

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

LOT POLSKI

NR. 19 PAŹDZIERNIK 1931 R.

CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: $^1/_1$ — 500 zł., $^1/_2$ — 270 zł.; przed tekstem $^1/_1$ — 350 zł., $^1/_2$ — 200 zł., $^1/_4$ — 125 zł.; poza tekstem: $^1/_1$ — 280 zł., $^1/_2$ — 150 zł., $^1/_4$ — 85 zł., $^1/_8$ — 50 zł. $^1/_{16}$ 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od $11^1/_2$ do $12^1/_2$.

Reprezentacje:

W KRAJU: **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.

ZAGRANICĄ: **Francja:** p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY L.O.P.P. POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH powstały z połączenia **MŁODEGO LOTNIKA I PILOTA**

Redaktor: **Jerzy Osiński**

Wydawnictwa rok ósmy (drugi po zmianie tytułu).

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 95-11.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojed. 1 zł.**
Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str.—300 zł., $^1/_2$ str.—180 zł., $^1/_4$ str. — 100 zł., $^1/_8$ str.—70 zł.

Wydanie wykwintne, bogato ilustrowane. — 32-40 stron treści. — Wszechstronna i obszerna kronika krajowa. — Biuletyny wszystkich klubów lotniczych.

KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I OBRONY PRZECIWGAZOWEJ ZASŁUGUJĄCE NA SPECJALNE POLECENIE

		Zł.
1.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo. tys. setny. Wł. Baliński	—.10
2.	Obrona przeciwchemiczna miast — kpt. Z. Bartel	3.—
3.	Budowa modeli latajacych, wyd. III — W. Kościanowski i B. Grzeszczak	2.30
4.	Obrona przeciwgazowa — por. Z. Marynowski	5.50
5.	Podstawy lotnictwa (w oprawie płóciennej) — Dr. Mises	10.50
6.	Podstawy lotnictwa (w oprawie skoroszytowej)—Dr. Mises	8.50
7.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — prof. G. Mokrzycki	15.—
8.	Silniki lotnicze 1930—inż. Olszewski i inż. Junosza-Stępowski	4.—
9.	Chemja na usługach ochrony roślin — dr. K. Strawiński	6.—
10.	Lotnictwo 1930 r. — Fr. Schneider	5.—
11.	Samoobrona kraju — ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki	3.—
12.	Wojna chemiczna na lądzie i morzu (w opr. płóc.)—Vedder i Walton	18.—
13.	Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. II — por. M. Ziembiński	3.—
14.	Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. III — por. M. Ziembiński	3.—

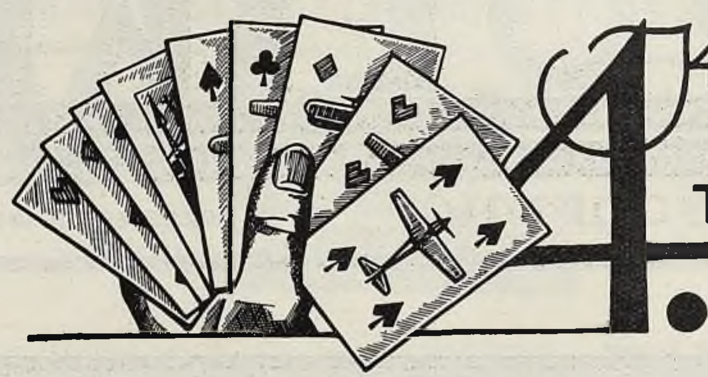
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK IX. — Nr. 19 (105). DWUTYGODNIK PAŹDZIERNIK 1931.



IV KRAJOWY KONKURS SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH 1931 r.



4. Krajowy konkurs SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH

Charakter rozgrywanego w chwili obecnej Konkursu odbiega nieco od tradycji konkursów poprzednich, które w ścisłem tego słowa znaczeniu były eliminacją maszyn. Regulamin 4-go Konkursu przesuwa w znacznej mierze ciężar rozgrywki na konkurencję pilotów.

Odstępstwo to spowodowane było pewnemi charakterystycznemi okolicznościami, które wytłumaczy poniżej krótka geneza konkursu.

W r. 1930 rozpowszechniono wiadomość, że największe zawody międzynarodowe p. n. „Challenge de Tourisme International", odbywać się będą co dwa lata, i termin najbliższego Challenge'u naznaczono na r. 1932. W tym czasie również organizatorzy Krajowych Konkursów (L. O. P. P. i A. R. P.) doszli do wniosku, że ze względów technicznych i finansowych należy zwiększyć odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi Konkursami Krajowymi do lat 2, oraz urządzać je w przerwie pomiędzy Challenge'ami.

Pozostawało zatem do wyboru, urządzić Konkurs najbliższy w roku bieżącym, lub dopiero w r. 1932. Ze względu na skromnie zapowiadający się, w porównaniu z rokiem 1930, sezon sportowy (Challenge, Lot M. Ententy, 3 K. K. A.), postanowiono odbyć Konkurs w roku bieżącym.

Kiedy przystąpiono do rozważań nad charakterem Konkursu, liczono się przedewszystkiem z okolicznością, że dorobek konstrukcyjny ostatniego roku będzie względnie nieznaczny

Skłaniało to organizatorów do częściowej zmiany tradycyjnego charakteru Konkursu, jako eliminacji technicznej, a co za tem idzie wprowadzenia w dużym stopniu czynników konkurencji sportowej między pilotami.

Pozatem, znane już podówczas tendencje Regulaminu Challenge'u 1932 oraz doświadczenie Challenge'u 1930 wykazały niezbicie, że do zawodów tych należy stawać z maszynami wybitnie specjalnemi, dla których krótki ten okres stworzył już nawet u nas termin „maszyn challenge'owych". Lansowana zatem początkowo koncepcja przekształcenia krajowych Konkursów na rodzaj przygotowania oraz rozgrywki wstępnej eliminacyjnej do Challenge'ów — odpadła całkowicie.

Ogłoszony w jednym z poprzednich numerów Lotu Polskiego Regulamin 4-go Konkursu składa się z 3 prób.

I próba. Lot na wysokość polega na osiągnięciu wysokości 1.500 m. w czasie najkrótszym. Czas eliminacyjny wynosi 20 minut. Do obliczenia punktów wchodzi w grę stosunek ciężaru użytecznego do mocy silnika. Maksymalna teoretyczna ilość punktów wynosi 200.

II próba. Lot w obwodzie zamkniętym stanowi w istocie próbę szybkości użytkowej, a raczej ocenę walorów eksploatacyjnych maszyn. W próbie tej mierzona jest szybkość oraz zużycie paliwa, zaś do obliczenia punktów wchodzi obok wymienionych wielkości także ciężar użyteczny.

W obu próbach samoloty startują z jednakowem obciążeniem, które jednak nie może być większe od maksymalnego, określonego w księdze pokładowej płatowca[1]).

III próba. Lot okrężny jest raidem na przestrzeni 2.576 km., podzielonym na 6 etapów i 21 odcinków. Długość maksymalnego etapu (bez zaopatrzenia) wynosi 486 km. Cała trasa musi być przebyta w ciągu 3 dni i przechodzi miejscami (wschód i południe) przez dość trudne pod względem nawigacyjnym okolice.

Istotę próby stanowi osiągnięcie największej regularności lotu, która mierzona jest jako suma odchyleń od szybkości osiągniętej w locie w obwodzie zamkniętym. Maksymalna ilość punktów wynosi 800.

[1]) Pozatem udział w konkursie został ograniczony tylko do samolotów rejestrowanych, jako „normalne".

O ile zatem zwycięstwo w próbie I i II zależy przedewszystkiem od walorów maszyny, to w Locie okrężnym wszyscy piloci mają szanse równe. Można nawet przewidywać, że wyniki maszyn, które odbędą lot normalnie, będą się różniły niewiele. Zadanie jakie stawia pilotom do rozwiązania lot okrężny jest o tyle trudniejsze, że czasy czynnej kontroli na poszczególnych lotniskach są dość ograniczone, co zwłaszcza da się odczuć pilotom maszyn wolniejszych.

W ogólności można powiedzieć, że jakkolwiek elementy techniczne nie zostały wyeliminowane, tem niemniej walka o zwycięstwo, nawet dla lepszych maszyn, będzie nierównie cięższa niż w konkursach poprzednich.

Charakter sportowy imprezy podniesiony został przez okoliczność, że zgłoszenie mogło być dokonane tylko za pośrednictwem jednego z klubów lotniczych.

Zamieszczona na końcu art. lista zgłoszeń potwierdza przypuszczenia organizatorów, gdyż jedynymi zupełnie nowymi typami są tylko: studjum wstępne do Challenge'u RWD-5, i maszyna specjalna rekordowa i nieposiadająca temsamem dużych szans RWD 7. Z pozostałych nie brały udziału w 3-cim Konkursie DKD-V, LKL-2 i Moryson II, latają jednak już od roku.

Pozatem interesujący moment wprowadza obecność większej ilości egzemplarzy jednego typu.

Z załączonej na końcu tabelki widzimy, że ogólna ilość typów wynosi 11. Najliczniej reprezentowane są znowu typy pochodzące z warsztatów Sekcji Lotniczej, której też 2 nowe maszyny wypełniają całość świeżego dorobku konstrukcyjnego.

Najstarszym typem jest RWD-2, która jest dotychczas bezwątpienia naszą najlepszą pod względem aerodynamicznym i konstrukcyjnym maszyną.

Dotkliwą lukę konkursu stanowi nieobecność 3 znanych typów PWS.

Układ sił Klubowych przedstawia się następująco:

Klub	Warszawa	Kraków	Lublin	Lwów	Śląsk	Poznań	Wilno	P. W. S.
Ilość maszyn zgłoszonych	7	6	1	2	2	3	2	1

Wśród pilotów obserwujemy obok znanych nazwisk wybitnych pilotów wojskowych i komunikacyjnych szereg młodych pilotów sportowych.

Piloci	wojskowi	zawodowi cywilni	rezerwiści i sportowi
ilość	10	2	12

czyli procent pilotów sportowych wzrósł ogromnie i wynosi 50%.

To, że piloci ci czują się na siłach stanąć do konkurencji z pilotami uprawiającymi obowiązkowy trening zawodowy, stanowi niewątpliwą zasługę klubów.

Poza ogólnymi przewidywaniami, które zamieszczone były wyżej, nie da się wiele więcej powiedzieć, zwłaszcza, że każdy regulamin kryje w sobie pewne niespodzianki nawet dla jego autorów.

Przebieg konkursu będzie zapewne pomyślny, ostatni zaś element niewiadomy stanowi jeszcze pogoda, która może spowodować zupełnie przypadkowe przesunięcia w klasyfikacji, zwłaszcza jeżeli nie dopisze ona podczas lotu okrężnego.

Warunki obecne pozwalają przypuszczać, że do konkursu staną wszystkie zgłoszone maszyny, co byłoby też niebywałym sukcesem, daleko *odbiegającym od ogólnie nawet zagranicą obserwowanego porządku rzeczy.*

Z dotychczasowych wiadomości można stwierdzić, że konkurs, a zwłaszcza kontrola sportowa zostały zorganizowane jeszcze staranniej niż to było dotychczas w zwyczaju, i pod tym względem przewyższamy niejedne wzory zagraniczne. Do przeprowadzenia kontroli technicznej zostali powołani fachowcy zgrupowani w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Kierownictwo zawodów spoczywa w ręku doświadczonego i zasłużonego w tym względzie mjr. dypl. B. J. Kwiecińskiego, Sekretarza generalnego A. R. P. oraz jego zastępcy, znanego raidzisty, kpt. S. Skarzyńskiego.

Zwłaszcza na prowincji konkurs oczekiwany jest z niecierpliwością a więc spełni także swoje tradycyjne zadanie propagandowe.

L. E. K.

Typ	RWD-2	RWD-4	RWD-5	RWD-7	PZL-5	S-1	PWS-50	LKL-2	MN-5	DKD-V	Moryson II
Zgłoszono	4	6	1	1	4	3	1	1	1	1	1
Rok oblatania prototypu	1929	1930	**1931**	**1931**	1930	1930	1930	1930	1930	1930	1930

DOROBEK KRAJOWYCH KONKURSÓW SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH

1 KONKURS

Od czasu 1-go Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych, który odbył się jesienią r. 1927, upływa już 4-ty rok. Jak na lotnictwo jest to dość duży okres czasu. Zachęca nas to, by spojrzeć poza siebie, a odmierzywszy przebytą drogę, odważyć rzetelnie wypracowane zdobycze.

Pierwsze wysiłki myśli konstrukcyjnej w dziedzinie samolotów turystycznych obserwujemy w Europie bezpośrednio po wojnie. Krystalizuje się ona stopniowo. Data naszego pierwszego konkursu przypada w czasie, w którym na Zachodzie widzimy już prototypy dzisiejszych czołowych konstrukcyj angielskich i niemieckich.

Wślad za rozwojem sprzętu postępują początkowo nieliczne próby regularnego współzawodnictwa i porównania walorów technicznych maszyn, drogą konkursów opartych na zasadach sportowych.

Myśli te przenikają do nas i znajdują w pierwszym rzędzie oddźwięk w umysłach młodych i zapalonych, a mierzących siły na zamiary, entuzjastów, którym w porę ze stałą pomocą przychodzi Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, naonczas Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Tak powstaje nasz pierwszy oryginalny samolot, dwupłat turystyczny studenta J. Dąbrowskiego. Odbywa on swój pierwszy lot jesienią 1924 r. Jesienią roku następnego por. K. Kalina oblatuje samolot turystyczny J. Drzewieckiego JD-2, a w roku 1926 pokazuje się pierwszy samolot braci Działowskich z Bydgoszczy.

Te pierwsze objawy oryginalnej krajowej twórczości w dziedzinie lotnictwa radują niepomiernie wszystkich organizatorów, kierowników i sympatyków naszego młodego lotnictwa oraz stwarzają żywy cel dla L. O. P. P., która wśród swoich społecznych zadań na jednem z pierwszych miejsc postawiła popieranie rodzimej twórczości w tej dziedzinie.

Taka jest pokrótce geneza 1-go Konkursu, który dnia 6.X.1927 r. zgromadził na starcie na lotnisku Mokotowskiem 6 samolotów. Były to:

JD-2	konstr.	J. Drzewieckiego
RW-1	"	S. Rogalskiego i S. Wigury
DKD-III	"	Br. Działowskich
Kozłowski	"	W. Kozłowskiego
PWS-3	"	inż. S. Cywińskiego.
ST	"	B. Skraby

Wszystkie, z wyjątkiem PWS-3, wyposażone w przestarzały i nie stojący na wysokości zadania, nawet jak na owe czasy silnik Anzani 45 KM.

Konkurs obejmował:

a) próbę szybkości i zużycie paliwa na trasie 185 km,
b) " lądowania
c) " wysokości
d) " startu
e) " demontażu
f) ocenę techniczną.

Konkurs ten posiadał charakter wybitnie techniczny. Warunki jego były naogół dość łagodne i przejrzyste. Osięgi poszczególnych maszyn obliczane były drogą bezpośrednią. Pewne wątpliwości nasuwa ocena próby wznoszenia, gdyż nie był brany pod uwagę ciężar użyteczny maszyny. Warunki konkursu dawały pilotom małe pole do popisu.

Pozatem specjalny charakter stwarzała okoliczność, że nagradzanym był na konkursie k o n s t r u k t o r, co logicznie wywodziło się z założenia popierania twórczości. Dodatkowy moment zainteresowania wprowadzał samolot PWS-3, który był pierwszym samolotem pochodzącym z biura konstrukcyjnego wytwórni.

Przebieg Konkursu był naogół pomyślny. Najlepsze osiągnięte wyniki leżały jednak znacznie poniżej ówczesnego poziomu maszyn zagranicznych. Przeciętne osiągnięte wyniki leżały też naogół poniżej tego, co można było z maszyn wydobyć. Powodem tego był wyżej wspomniany silnik Anzani, którego większość egzemplarzy pochodziła jeszcze z zapasów demobilizacyjnych. Z sześciu maszyn 4 siadały na skutek defektu silnika na krótkiej stosunkowo trasie, bo 2 × 95,5 km. W żadnym z tych wypadków nie zawiodła jednak instalacja lub armatura. Również nie można przeprowadzić porównania między pilotami, gdyż wszystkie uczestniczące w Konkursie typy samolotów występowały tylko w 1 egzemplarzu.

Największy dorobek konstrukcyjny reprezentuje na Konkursie Sekcja Lotnicza Studentów Politechniki Warszawskiej. Dwa samoloty Sekcji, JD-2 i RW-1, stanowią $33^1/_3$% maszyn uczestniczących. Zwycięska maszyna JD-2 wykazuje zdecydowaną przewagę. Drugi samolot w Konkursie osiąga w stosunku do pierwszego 90% punktów.

Dzięki tej majoryzacji, jaką wykazuje Sekcja, przypadają jej w znacznej mierze zasługi jakie rozdzielić należy z racji ogólnej oceny wyników i znaczenia konkursu.

Bilans ogólny imprezy był wybitnie dodatni. Konkurs ten wywołał wielkie wrażenie i entuzjazm. Stanowił on wybitny etap w rozwoju naszej techniki lotniczej. Stworzył wiarę we własne siły i tchnął ją nietylko w młodocianych konstruktorów, z pośród których wyszli dzisiejsi pionierzy twórczej myśli technicznej, ale także we wszystkich tych, którzy mieli jakikolwiek związek z lotnictwem. Wszystkim konstruktorom dał pozatem realną ocenę poziomu, który osiągnięto, stworzył pewne kryterja i wytyczył drogę na przyszłość.

Konkurs ten stanowi widomy początek istnienia naszego sportu lotniczego, gdyż stworzył jego narzędzie w postaci własnego sprzętu, i był niejako jego pierwszem oficjalnem samookreśleniem. Konkurs wreszcie był pierwszem żywem słowem, którem młode nasze lotnictwo i L. O. P. P. przemówiły do szerokiego społeczeństwa, nawołując je do wspólnej pracy i do wspólnego nadal wysiłku. Stwarzając dla Ligi cel żywy uświadomił społeczeństwu istnienie konkretnego odcinka frontu w walce o pierwsze miejsce w postępie zdobyczy cywilizacji, oraz wartość własnych sił.

Tak więc echo, jakiem odbił się Konkurs po Polsce i korzyści jakie przyniósł, nie są proporcjonalne do wysiłków finansowych jakie wypadło ponieść; opłaciły się one stokrotnie.

* * *

Warunki konkursu nie odbiegają w ogólnych zarysach od poprzedniego. Pewne podniesienie wartości osiągniętych wyników, jako kryterjum porównawcze, osiągnięto przez wprowadzenie ciężaru użytecznego do głównego wzoru klasyfikacyjnego. Wzór posiada czynnik

Zwycięstwo formalne w konkursie odniósł DKD-IV Bci Działowskich, których samolot DKD-III zdobywa też 3-cią nagrodę. Przeciętny jednak poziom wyników osiągniętych w konkursie był, wobec podniesionych wymagań, niższy niż w konkursie poprzednim. Duża ilość no-

ZWYCIĘZCY 1go KRAJOWEGO KONKURSU SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH



Inż. S. Cywiński
II nagroda



J. Drzewiecki
I nagroda



W. Kozłowski
III nagroda

2 KONKURS

Pełni otuchy młodzi konstruktorzy zabrali się gorliwie do pracy. Pośród 14 maszyn, które w spóźnionej porze jesiennej dnia 29.X.1928 r. gromadzi na starcie 2-gi Konkurs, oglądamy 7 czyli 50% nowych konstrukcji: Są to:

DUS-3	konstr.	Dąbrowskiego i Uszackiego
WZ-XI	„	inż. W. Zalewskiego
DKD-IV	„	Braci Działowskich
Orkan II	„	T. Grzmilasa
PWS-4	„	Bobka
SP-1	„	S. Praussa
RWD-1	„	Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

Dwa ostatnie samoloty pochodzą z Warsztatów Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej.

Stają też samoloty znane z konkursu poprzedniego.

JD-2	konstr.	J. Drzewieckiego
DKD III	„	Braci Działowskich
Kozłowski	„	Kozłowskiego
RW-1	„	Rogalskiego i Wigury
ST	„	Skraby.

Niektóre przedstawione nowe konstrukcje wykazują pewne dążenia samodzielne, a zwłaszcza samolot RWD-1 jest wybitnie śmiałem, nawskroś oryginalnem dziełem, co na ówczesny nasz poziom zasługuje na podkreślenie.

Charakter konkursu został utrzymany w całej rozciągłości. Nagrody jednak są już 2-krotnie wyższe. Pierwsza wyznaczona była w wysokości 10.000 zł.

$\frac{G}{C}$, czyli stosunek ciężaru własnego samolotu do ciężaru użytecznego.

Podniesiono również punktację za stronę techniczną maszyny (demontaż i t. d.)

Jako bardzo słuszną klauzulę warunków należy uważać zaliczenie do ciężaru własnego samolotu zapasów paliwa na $2^1/_2$ godziny lotu.

Zastrzeżenia natomiast budzi wzór stosowany do oceny wznoszenia. Wzór ten w formie $x = \frac{1}{6}\left(\frac{n}{100}\right)^2$ gdzie $n =$ osiągniętej wysokości występującej w kwadracie, przy równoczesnej całkowitej niezależności od ciężaru użytecznego, premjował nazbyt wysoko ten wyczyn w porównaniu do innych walorów. Tak np. maksimum osiągniętych punktów w tej próbie wynosiło 220, podczas kiedy takież maksimum w próbie lądowania wynosiło tylko 60 punktów.

Wreszcie dotkliwy brak regulaminu stanowiło opuszczenie próby zużycia paliwa i raidu. Było to spowodowane obawą o samoloty, opartą na przykrem doświadczeniu i zawodzie, jaki w 1-szym konkursie sprawiły stare silniki Anzani. Także bowiem i w tym konkursie na 14 uczestniczących maszyn 10 było jeszcze niestety wyposażonych w ten silnik.
Brak jednak próby zużycia paliwa i raidu nie był dostatecznie zrekompensowany innemi próbami.

Na przebieg konkursu wpłynęły nie stojące na wysokości zadania silniki i pogoda, która mimo przysłowiowej pięknej polskiej jesieni nie dopisała.

wych konstrukcyj nie wykazuje pożądanego podwyższenia poziomu.

Bezapelacyjnie predestynowany do zwycięstwa, wobec czysto technicznego charakteru konkursu, samolot RWD-1, odpadł na skutek powtarzających się defektów silnika. Samolot ten posiadał stosunek $\frac{G}{C} > 1$, wykonywał demontaż w 7 minut i był jedynym w konkursie, który dorównywał ówczesnej klasie europejskiej, a może ją przewyższał. Także i tym razem niewiele możemy powiedzieć o pilotach, gdyż poza 2-ma maszynami b-ci Działowskich, które wykazują duże podobieństwo, wszystkie inne typy występują w 1 egzemplarzu.

Wartość rocznego dorobku majoryzuje znowu Sekcja Lotnicza, której 2 z 3 wystawionych maszyn stanowią 26,8% nowych zaprezentowanych typów. Maszyny te zasadniczo różnią się pomiędzy sobą. RWD-1 uzyskuje z pośród nich wyróżnienie p. MinistraKomunikacji za „oryginalną i wykraczającą ponad przeciętny poziom konstrukcję".

Mówiąc o dorobku konstrukcyjnym, na wyróżnienie zasługuje zainteresowanie wytwórni P. W. S. tym działem twórczości lotniczej. Jest ona nadal jedyną fabryką uczestniczącą we współzawodnictwie, wystawiając tym razem nowy typ PWS-4.

Pozostałe samoloty poza DUS-3 są naogół szablonowe i nie wnoszą nic nowego. Samolot WZ-XI wyposażony jest w krajowy silnik, który jest pierwszą polską konstrukcją tego rodzaju. Silnik

ten nie wyszedł był jednak jeszcze poza stadjum eksperymentów.

Tak więc wyniki 2-go konkursu są naogół skromniejsze od 1-go. Konkurs ten jednak, który był niejako zamknięciem wstępnego okresu rozwoju lotnictwa sportowego, przekonywa wszystkich, że wysiłki nasze nie były jednorazowe. Dowodzi on i daje przeświadczenie, że ta

3 KONKURS

Przerwa między 2-gim a 3-cim konkursem stanowi okres świetnego rozwoju lotnictwa sportowego. Powstające coraz liczniej Kluby lotnicze rozwijają się doskonale. Państwowa racja ich egzystencji znajduje swój wyraz w zdecydowanej polityce Ministerstwa Komunikacji i Min.

Po szeregu udanych raidów krajowych i zagranicznych czujemy się już na siłach stanąć do współzawodnictwa międzynarodowego.

Próba sił przynosi jesienią w r. 1929 pierwszy międzynarodowy rekord lotniczy, a ustanawia go por. Żwirko na samolocie RWD 2.

W roku 1930 stajemy poraz pierwszy



Konstruktorzy bracia S. i M. Działowscy, zdobywcy I nagrody na 2 Kr. Konkursie Samolotów Turystycznych.

dziedzina twórczości lotniczej posiada zdrowe i realne podstawy. Stwarza świadomość dalszej potrzeby postępu i rozwoju, a przedewszystkiem trwałości podjętych wysiłków i dążeń.

Widomemi znakami tego są istniejące już w owym czasie, a tętniące świeżem i młodem życiem, kluby lotnicze[1]), których młodzi piloci rwą się do latania na własnych polskich samolotach turystycznych Sportową stroną zawodów kierował tym razem Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Również i społeczeństwo odpowiedziało żywem i ogromnem zainteresowaniem, a wszystko to było dostateczną nagrodą, jaką za swoje starania i wysiłki uzyskała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

[1]) Podczas 2-go konkursu w dniach 29 i 30 października 1928 r. obradował w Warszawie I-szy Zjazd istniejących podówczas w liczbie 4 Aeroklubów Akademickich.

Spr. Wojskowych. Nakłada to na Kluby pewne obowiązki, a daje im wzamian skromne lecz trwałe podstawy finansowe. W ten sposób powstaje zorganizowany ośrodek sportu lotniczego i skromny zawiązek wewnętrznego rynku zbytu, stanowiący równocześnie trwałą podnietę dla dalszego postępu technicznego.

Postęp ten odbywa się nadal w tempie bardzo intensywnem, a równocześnie ulega rewizji polityka popierania twórczości. Praca twórcza poszczególnych jednostek, nie posiadających dostatecznego przygotowania naukowego z jednej strony, ciągłości w pracy oraz oparcia o warsztat wytwórczy charakteru fabrycznego z drugiej strony, nie daje dostatecznej gwarancji inwestowanych w nią wkładów pieniężnych.

Środek ciężkości przesunięty zostaje zatem ku ośrodkom, które dają to zabezpieczenie. Rezultatem tej polityki jest ożywione zainteresowanie fabryk, które tworzą szereg nowych typów sportowych maszyn, oraz dalsze wybitne prace Sekcji Lotniczej.

do wielkich międzynarodowych zawodów p. n. „Challenge de Tourisme International". Osiągnięte w nich 19 miejsce w ogólnej klasyfikacji (na 60 maszyn uczestniczących) stanowi mimo licznych niepowodzeń, jakie nas spotkały, duży sukces. Sukces ten poparty był wielkiem zainteresowaniem fachowych sfer zagranicznych.

Otwarty w dn. 25.IX.1930 r. przez p. Ministra Komunikacji inż. A. Kühna 3-ci Konkurs — zgromadził na starcie 19 samolotów.

Już powierzchowna ocena maszyn wykazuje olbrzymi postęp tak pod względem konstrukcyjnym jak i fabrykacyjnym. Z 19 przedstawionych samolotów 15 czyli 80% stanowią nowe konstrukcje. Są to:

4 egz.	RWD-2	konstr.	Sekcji Lotniczej (Rogalski, Wigura, Drzewiecki)
4 „	RWD-4	„	„
2 „	S	„	Sidy



Por-pil. F. Żwirko, zdobywca I nagrody na samolocie turystycznym RWD-4, w 3 K. K. S. T.

PWS-50	konstr.	Podlaskiej Wytwórni Samolotów
PWS-51	"	"
PWS-52	"	"
PZL-5	"	Państwowych Zakł. Lotniczych
MN-5	"	Medweckiego i Nowakowskiego.

Wszystkie wymienione samoloty, a zwłaszcza oryginalne, starannie opracowane i przygotowane maszyny Sekcji Lotniczej, stanowią już niewątpliwą klasę europejską.

Pozatem występują znane z konkursu ostatniego 2 samoloty B-ci Działowskich i WZ-XI Zaleskiego, które znacznie niższe poziomem stanęły do konkursu tylko ze względów propagandowych, oraz samolot JD-2-bis konstrukcji Drzewieckiego, który stanowił nieznaczną odmianę zwycięskiego typu 1-go konkursu.

Nie wziął udziału w konkursie, na skutek znanego przekroczenia dopuszczalnego ciężaru własnego, nowy samolot B-ci Działowskich DKD-V, który w rozwiązaniu zasadniczem nie odbiega od koncepcji DKD-III i IV.

Charakter Konkursu odbiega znacznie od poprzednich. Zdobywcą wysokich nagród jest obecnie właściciel samolotu a nie konstruktor. Ta dość jednak śmiała jak na nasze warunki zasada stanowi już tylko pośrednią formę popierania twórczości. Zmiana ta zbiega się poniekąd z opisaną na wstępie racjonalizacją polityki popierania twórczości, a wątpliwości organizatorów, które wywołały powyższą zmianę, zdaje się potwierdzać okoliczność, że prawie żaden z sowicie na 2-gim konkursie nagrodzonych konstruktorów nie wylegitymował się swoim dorobkiem na 3-cim konkursie.

Pod względem technicznym charakter konkursu został utrzymany, co między innymi zaznaczone też zostało podziałem na 2 grupy.

Warunki 3-go konkursu przedstawiają pewne podniesienie wymagań. Ułożone starannie i przejrzyście dzielą się próby wyczynów:

1) próba startu
2) „ wysokości
3) „ szybkości połączonej z zużyciem paliwa
4) „ lotu okrężnego

oraz oceny technicznej pod względem:

a) walorów technicznych
b) wyekwipowania
c) demontażu.

Wyczyny oceniane są procentowo w stosunku do wyczynu najlepszego. Lot okrężny przeprowadzony na dość dużej, a na odcinku wschodnim trudnej trasie 2.700 km., wprowadza do konkurencji czynnik o poziomie spotykanym na współczesnych zawodach międzynarodowych. Lot ten jest równocześnie próbą ogniową istotnej przydatności praktycznej naszych samolotów. Pewne nieistotne udogodnienia, stosowane w punktacji za lot okrężny, mają na celu powiększenie liczby klasyfikowanych maszyn.

Ocena techniczna wzorowana jest również na przykładach zagranicy.

Przebieg konkursu był bardzo pomyślny. W najważniejszej próbie, jaką był lot okrężny, odpada tylko 4 samoloty, dwa z nich na skutek defektu przestarzałego typu silników. Jeden samolot (WZ-XI) wyposażony w silnik eksperymentalny, wyeliminowany został podczas prób wyczynów. Tak więc na 18 maszyn, które wystartowały do lotu okrężnego, 14 powróciło dn. 5.X. do Warszawy. Był to w stosunku do przebiegu poprzednich konkursów niebywały sukces i zawdzięczać go należy w wysokim stopniu dobrym i niezawodnym, a niestety jeszcze pochodzenia zagranicznego, silnikom.

Do klasyfikacji ogólnej weszło 80% czyli 15 maszyn. Zwycięskim samolotem w grupie I-szej (cięższej) okazał się RWD-4 pilotowany przez por. F. Żwirkę. Drugie miejsce zajmuje RWD-4 pilotowany przez inż. S. Grzeszczyka. Trzecie miejsce w tejże grupie zajął samolot JD-2-bis pilotowany przez kpt. J. Giedgowda. Czwarte — PWS-52 pilotowany przez por. J. Lewoniewskiego.

W grupie II-ej zwyciężył samolot RWD-2, pilotowany przez por. H. Skrzypińskiego. W grupie tej konkurencja rozegrana została między 4 samolotami typu RWD-2.

Zasłużony i dobrze zapracowany tryumf święci znowu Sekcja Lotnicza. Dziewięć samolotów tej konstrukcji staje na starcie lotu okrężnego i dziewięć wraca w świetnej formie do Warszawy. Wszystkie RWD-4 wykazują średnią szybkość podróżną około 160 km/godz.

Pod względem sprawności technicznej wszystkie nowe samoloty 3-go konkursu zdają świetnie swój egzamin. Niedomaga nieco bardzo interesujący i nieprzeciętny MN-5, którego udział w konkursie jest pierwszą próbą praktyczną.

Na uwagę zasługuje dorobek konstrukcyjny fabryk (PZL-5 i PWS-y), te ostatnie przedstawiają interesującą różnorodność typów.

Również polski silnik konstr. inż. Zalewskiego o mocy 80 KM. zapowiada się interesująco, niestety jednak samolot wyposażony w ten silnik nie kończy raidu z przyczyn od silnika niezależnych.

Szereg samolotów odznacza się dużą elegancją techniczną i wyróżnia się starannem wyposażeniem: instrumenty nawigacyjne, rozruszniki, hamulce (RWD, PWS, PZL), co spowodowane było ich udziałem w Challenge'u. Specjalną zaletą techniczną, w postaci sprawnego składania skrzydeł w formie typowej, odznaczają się: PWS-52, PZL-5, MN-5.

Dzięki wprowadzeniu raidu, oraz dzięki obecności większej ilości egzemplarzy jednego typu, konkurs nabrał w znacznej mierze charakterystycznych cech rozgrywki sportowej i pozwolił na przeprowadzenie pewnego porównania między pilotami.

W warunkach tych na specjalne wyróżnienie zasługują młodzi piloci wyszkoleni w Klubach: Sido i Sołtykowski, którzy w tej trudnej konkurencji dotrzymali dzielnie kroku doświadczonym „wilkom powietrznym".

Konkurs, którego organizacja i kontrola sportowa przeprowadzone były sprężyście przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiał pod względem organizacyjnym bez porównania większy wysiłek od konkursów poprzednich.

Przechodząc do ogólnej oceny znaczenia i wartości konkursu należy uprzytomnić sobie szereg odmiennych okoliczności, wśród których został on rozegrany.



Por. pilot H. Skrzypiński zdobywca I nagrody w drugiej grupie na 3 K. K. S. T.

Osiągnięty w międzyczasie, a widoczny we wszystkich nowych typach wysoki poziom konstrukcyjny, podnosi konkurs do ciekawej i ścisłej eliminacji technicznej, dającej poza wszechstronnem porównaniem, także konkretną skalę oceny bezwzględnej. Ocena ta posiada tem większe znaczenie, że w ogólnych zarysach wyniki 3-go konkursu pokrywają się z porównaniem jakiego na krótko przedtem dostarczył nam „Challenge de Tourisme International", gdzie cała reprezentacja nasza występowała co do doboru typów w identycznym prawie składzie.

Na charakter zawodów wywiera wybitny i dodatni wpływ wysoko rozwinięte życie organizacyjne naszego sportu lotniczego. Wprowadza ono interesujący czynnik obrony barw i współzawodnictwa międzyklubowego. Dzięki temu, konkurs rozegrany w pierwszym, a bardzo obfitym sezonie sportowym r. 1930, urasta do wielkiej rewji naszego młodego sportu lotniczego.

Ogólne znaczenie społeczne i propagandowe jest w stosunku do konkursów poprzednich pomnożone wielokrotnie. Lot okrężny przechodzi przez 21 rozsianych po całym kraju lotnisk, których większość to „zapadła prowincja". Szereg lotnisk świeżo wykończonych gości u siebie samoloty turystyczne po raz pierwszy. Zwłaszcza zatem na prowincji konkurs ten odbił się szerokiem echem, które przejawiło się w tłumnem zebraniu publiczności. Ilość zgłoszonych z całego kraju nagród pozaregulaminowych przekracza imponującą liczbę 60.

Dzięki tym wszystkim czynnikom 3-ci konkurs jest pod względem *technicznym, sportowym i organizacyjnym* oficjalnem potwierdzeniem wyników, do których doszliśmy w ciągu 6-ciu lat intensywnej pracy, i zadokumentował nam oczywiście, że mimo skąpych środków, wspólnym wysiłkiem nadrobiliśmy wielki dystans, jaki dzielił nas od poziomu osiągniętego w krajach Europy zachodniej w lotnictwie przodujących.

3-ci Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych sumuje i zamyka wyraźnie pierwszy etap naszej twórczej pracy technicznej na polu lotnictwa sportowege.

L. E. Kwaśniak.

Zarząd Główny L. O. P. P. składa serdeczne podziękowanie PP. kpt. T. Halewskiemu, dyr. St. Krasuskiemu, por. P. Korenhendlerowi, dyr. W. Makowskiemu, red. Osińskiemu, inż. Rychterowi, inż. J. Rupińskiemu, prof. C. Witoszyńskiemu, p. J. Wędrychowskiemu i inż. B. Zalewskiemu — członkom Jury III Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających L. O. P. P. — za pełną poświęcenia pracę przy organizacji konkursu.

Z. J.

BIEDNE A ROZBROJONE NIEMCY!

DOKOŃCZENIE

Kontrola, która w myśl projektu konwencji rozbrojeniowej, ma być rozciągnięta również i na lotnictwo pasażerskie, jest bardzo nie na rękę Niemcom, które lotnictwo to rozbudowały ponad wszelką miarę, z myślą oczywiście o ewentualnej wojnie i pożytku jaki samoloty pasażerskie oddać mogą podczas kroków zbrojnych. Zwalczając projekty konwencji „Die Luftwacht" przytacza jako argument przemawiający przeciw tym postanowieniom, porównanie przepisów dotyczących marynarki handlowej a lotnictwa pasażerskiego.

Art. 19 tej konwencji mówi, że w czasie pokoju nie mogą być zainstalowane na okrętach handlowych żadne urządzenia o charakterze przygotowań wojennych, natomiast mogą być tylko tak umocnione pokłady, aby w razie potrzeby mogły stanąć na nich działa, nie większego jednak kalibru niż 155 mm. Każde z państw obowiązane jest złożyć sekretarjatowi Ligi Narodów dokładny wykaz tych statków, z podaniem ich nazw oraz szybkości, jaką te okręty handlowe mogą rozwijać.

Jeżeli natomiast chodzi o lotnictwo pasażerskie, to „Luftwacht" twierdzi, że nie pozostawiono tam żadnych swobód i przytacza art. 28, który brzmi: każde z państw zobowiązuje się nie uwzględniać przy budowie płatowców pasażerskich żadnych konstrukcyj mogących służyć celom wojskowym, cała zaś budowa płatowca musi odpowiadać wyłącznie tylko celom komunikacji pasażerskiej cywilnej, względom gospodarczym i bezpieczeństwu pasażerów. Nie wolno uwzględniać żadnych przygotowań mogących umożliwić przystosowanie płatowca pasażerskiego do celów wojskowych.

Ten punkt konwencji rozbrojeniowej jest wybitnie przykry dla Niemców.

Dla przeprowadzenia kontroli każde państwo obowiązane jest podać do wiadomości sekretarjatu Ligi Narodów liczbę samolotów pasażerskich, siłę motorów, oraz liczbę wydanych koncesyj na prowadzenie linij lotniczych, bez względu na to czy te koncesje są rządowe czy samorządowe.

W dalszym ciągu, argumentując dość zawile i przytaczając szereg tablic porównawczych o stanie armij lądowych, marynarki i wojsk powietrznych państw zwycięskich, „Die Luftwacht" przeprowadza przejrzyście tendencyjną tezę o bezbronności Niemiec i twierdzi, że wszystkie plany konwencji rozbrojeniowej zmierzają wyłącznie do umocnienia sił zbrojnych państw b. koalicji, a ograniczenia i tak już zredukowanej do minimum siły obronnej Niemiec, przyczem największe z tych ograniczeń dotyczą właśnie lotnictwa.

Perfidję swoją posuwa „Luftwacht" tak daleko, że powołuje się na wniosek delegacji niemieckiej, złożony podczas obrad komisji opracowującej projekt konwencji rozbrojeniowej. Wniosek ten brzmi: Państwa zabraniają sobie wzajemnie rzucania z samolotów wszelkiego rodzaju pocisków i środków bojowych i używania płatowców bez pilotów, kierowanych przy pomocy fal elektromagnetycznych, a mających służyć do przewożenia bomb gazowych i zapalających. Zabrania się również przygotowywania takich środków (!).

Tu już Czytelnika musi ogarnąć zdumienie. Jakto, państwo, które pierwsze wprowadziło podczas wojny gazy trujące i broń chemiczną, państwo, którego płatowce wojskowe bombardowały spokojne osiedla ludzkie, dziesiątkując ludność cywilną, państwo, które pracuje nad rozbudową przemysłu chemicznego właśnie dla celów przyszłej wojny, stawia wniosek o zakazie używania tych środków (!) Perfidja posunięta za daleko.

„Die Luftwacht" twierdzi, że skutkiem tego projektu byłoby a) zabezpieczenie ludności cywilnej przed skutkami wojny powietrznej, b) płatowce przeznaczone do bombardowania, które uznane były przez wydział ekspertów za środki bojowe par excellence zaczepne, miałyby zostać wyrugowane, gdyż już w myśl paktu Kelloga nie powinny wogóle istnieć Czytając te wynurzenia, przypomina się świetne powiedzenie Zagłoby: „djabeł się w komżę ubrał i ogonem na mszę dzwoni".

W dalszym ciągu swych wywodów „Die Luftwacht" ironizuje niezręcznie że „znamienny rys miłości, pokoju i honorowości wielu państw: ten projekt niemiecki został w toku obrad odrzucony". Autor artykułu woła patetycznie, że „groźba walki powietrznej pozostanie, mimo paktu Kelloga i Ligi Narodów". W wołaniu tem mimo wszystko wyczuwa się ukrytą radość, że wojna powietrzna pozostanie i że wniosek niemiecki został odrzucony ze zrozumiałych zupełnie powodów jako zbyt demonstracyjny, mówiąc oczywiście językiem dyplomatycznym.

„Die Luftwacht" twierdzi, że odrzucenie tego wniosku znów godzi w biedne i rozbrojone Niemcy, które nie posiadając naskutek Traktatu Wersalskiego możności postawienia na należytym poziomie obrony, będą specjalnie narażone na ataki z powietrza, wskutek swego położenia geograficznego, rozwoju kulturalnego i przemysłowego. Autor przytacza tablicę porównawczą zaludnienia większych miast, uprzemysłowienia kraju i t. p. i t. p., wykazując, że zarówno gęstość zamieszkania w miastach jak i uprzemysłowienie są w Niemczech największe.

Duży nacisk położony jest również na fakt, że Niemcom nie wolno rozbudowywać swych urządzeń obronnych w dziedzinie obrony przeciwlotniczej, zwłaszcza jeżeli chodzi o artylerję przeciwlotniczą. Znów autor cyframi przytacza dane dotyczące stanu artylerji Anglji, Francji, Polski, Czechosłowacji i Niemiec, uparcie przeprowadzając swą tezę.

Artykuł ten powołuje się wreszcie na oświadczenie członka komisji rozbrojeniowej belgijskiego senatora de Broucker, który oświadczył w Genewie: wszystkie środki obrony powietrznej wielkich miast i wielkich ośrodków ludności nie mogą być uważane za materjał ofensywny. Na tej zasadzie Niemcy chętnie widzieliby oczywiście pozwolenie na rozbudowanie swej artylerji rzekomo w celach obronnych jedynie ze szczególnem uwzględnieniem artylerji przeciwlotniczej.

Wreszcie przy końcu wywodów „Luftwacht" wychodzi na wierzch jeszcze jeden wzgląd: oto delegacja niemiecka oświadczyła, że będzie głosować przeciw konwencji w jej obecnej formie, i kto wie czy artykuł ten nie jest usprawiedliwieniem postępku delegacji niemieckiej przy użyciu argumentów natury fachowej, mających udowodnić ponad wszelką wątpliwość, że Niemcy, biedne i rozbrojone nie mogą absolutnie zgodzić się na dalsze tak wydatne ograniczenie ich siły obronnej. Niemcy twierdzą, że dlatego nie podpisały konwencji, iż plan jej zawiera zamaskowanie istotnego stanu zbrojeń przy jednoczesnem dalszem ograniczeniu sił obronnych Rzeszy i wystawieniu jej na łup sąsiadów.



Skrzydlaty olbrzym Do-X nad Nowym Jorkiem.
Biedne a rozbrojone Niemcy wysłały samolot **pasażerski** *Do-X na lot propagandowy do Ameryki.*

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA

Minister Kühn protektorem „IV Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych"

„IV Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych", który rozpoczyna się w dniu 25 b. m., zapowiada się doskonale i stanowić będzie niewątpliwie kulminacyjny moment tegorocznego sezonu lotniczego.

Protektorat nad Konkursem objął p. Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn. W skład Komitetu Honorowego weszli: V-Minister Komunikacji p. inż. Witold Czapski, Naczelnik Lotnictwa Cywilnego w Min. Komunikacji — p. płk. Czesław Filipowicz, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. — p. dr. Zenon Martynowicz, Prezes Aeroklubu Rzplitej Polskiej ks. Janusz Radziwiłł i Szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. — p. płk. Ludomił Rayski.

Kierownikiem zawodów jest Sekretarz Generalny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej — p. mjr. dypl. Bohdan Kwieciński.

Zmiana rozkładu lotów samolotów komunikacyjnych

Z dniem 16 b. m. nastąpiła zmiana rozkładu lotów, przyczem samoloty nie kursują tak, jak poprzednio, codziennie, a jedynie trzy razy w tygodniu.

Jesienny i zimowy rozkład lotów, który będzie obowiązywać do dn. 31 marca 1932 r., przedstawia się jak następuje:

1) Samoloty kursują we wtorki, czwartki, soboty na linjach (cyfry w nawiasach oznaczają godziny: o = odlotu, p = przylotu):



W dniu 15.IX w lokalu A. R. P., odbył się państwowy egzamin na członków załogi statków powietrznych. Siedzą: Komisja egzaminacyjna pod przewodnictwem inż. W. Szaniawskiego, zast. naczel. wydziału lotnictwa cywilnego. Stoją: Kandydaci do egzaminu.

Warszawa (o. 9.15) Bydgoszcz (p. 11.05, o. 11.25) Gdańsk (p. 12.40)

Warszawa (o. 9.00) Poznań (p. 11.10);

Warszawa (o. 9.30) Katowice (p. 11.30, o. 12.10) Kraków (p. 12.50);

Warszawa (o. 8.45), Lwów (p. 11.15);

Wiedeń (o. 8.30) Brno (p. 9.30, o. 9.55) Katowice (p. 11.40, o. 12.10) Kraków (p. 12.50, o. 13.10) Warszawa (p. 15.00);

Bukareszt (o. 8.30) Galacz (p. 9 50, o. 10.20) Czerniowce (p. 13.00, o. 13.30) Lwów (p. 15.00);

Bukareszt (o. 6.15) Sofja (p. 9.25, o. 10.10) Saloniki (p. 12.00).

Obsługa linji Bukareszt — Saloniki tylko do dn. 30.IX., poczem wznowienie ruchu na tej linji nastąpi z wiosną r. 1932.

2) Samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki na linjach (cyfry w nawiasach oznaczają godziny: o. = odlotu, p. = przylotu):

Gdańsk (o. 9.00) Bydgoszcz (p. 10.15, o. 10.35) Warszawa (p. 12.25);

Poznań (o. 9.00) Warszawa (p. 11.10);

Katowice (o. 8.30) Warszawa (p. 10.30);

Lwów (o. 8.45) Warszawa (p. 11.15);

Warszawa (o. 8.30) Kraków (p. 10.20, o. 10.40) Katowice (p. 11.20, o. 11.50) Brno (p. 13.35, o. 14.00) Wiedeń (p. 15.00);

Lwów (o. 8.30) Czerniowce (p. 10.00, o. 11.30) Galacz (p. 13.10, o. 13.40) Bukareszt (p. 15.00);

Saloniki (o. 10.30) Sofja (p. 12.20, o. 13.05) Bukareszt (p. 14.15);

Obsługa linji Saloniki — Bukareszt tylko do 30.IX. Wznowienie ruchu na tej linji nastąpi z wiosną r. 1932.



Stoisko Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie na XI Targach Wschodnich. Dział lotniczy.

Stoiska Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie na XI Targach Wschodnich

Dorocznym zwyczajem Lwowski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. urządził na Targach Wschodnich stoiska propagandowe, które budziły powszechne zainteresowanie zwiedzających, tembardziej, że tegoroczne stoiska wypadły niezwykle okazale.

Lwowski Komitet Wojew. L. O. P. P. urządził trzy stoiska w pawilonie centralnym Targów; pierwsze stoisko — lotnicze, gdzie u wejścia ustawiono samolot, a wzdłuż ścian na stołach umieszczono części składowe silnika, skrzydeł i t. p. tak, że stoisko dawało zwiedzającym całkowity przegląd części płatowca.

Ściany, poza piękną dekoracją, dawały wiele materjału propagandowego, jak wykresy, tablice statystyczne, fotografje, napisy propagandowe, afisze sprawozdawcze, numery i afisze Lotu Polskiego, Skrzydlatej Polski, zdjęcia z konkursów samolotów turystycznych — przysłane przez Zarząd Główny i t. p. Osobny



Znani piloci francuscy Le Brix i Doret którzy podczas lotu Paryż — Tokjo ulegli katastrofie. Le Brix i mechanik Mesmin zginęli, Doret ocalał.

dział tworzyło modelarstwo lotnicze, wydawnictwa L. O. P. P. Tutaj przyjmowano również zapisy na członków L.O.P.P.

Środek pawilonu centralnego zajął również Lwowski Komitet Wojew.. umieszczając tam eksponaty Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce, a więc przekroje silników wykonane w Szkole, rysunki poglądowe i t. p. Nad całością środkowego stoiska górował szybowiec Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej C. W. IV, dwuosobowy, posiadający wszystkie rekordy polskie na szybowcach.

Wśród materjału propagandowego wyróżniały się oryginalne zdjęcia z wypraw szybowcowych. Wzdłuż jednej ściany ustawiono stoiska środków do niszczenia szkodników w rolnictwie i leśnictwie. Trzecie wielkie stoisko zajęła wystawa przeciwgazowa, przedstawiona poglądowo. Wystawa obejmuje sprzęt obrony przeciwgazowej indywidualnej, ilustrującej historyczny rozwój maski przeciwgazowej, aparaty tlenowe najnowszej konstrukcji, ubrania ochronne i t. p. Oprócz sprzętu liczne wykresy i tablice ilustrujące skutki oparzeń gazami bojowemi. Bogaty materjał służący do wytwarzania zasłon dymnych, materjał ćwiczebny, jak granaty łzawiące, naboje oraz próbki gazów bojowych uzupełniają ten dział. Wśród eksponatów wystawy przeciwgazowej zwracał specjalną uwagę sprzęt Składnicy Zarządu Głównego L. O. P. P., przedstawiający najnowsze zdobycze w dziale technicznym obrony przeciwgazowej, jak maski dla straży pożarnej, chroniące przed dymami, maski chroniące przed czadem i innemi gazami, maski i maseczki pyłochłonne, maski chroniące przed koloidalnemi roztworami i zawiesinami pyłów trujących, wreszcie specjalne aparaty z doprowadzeniem powietrza, używane do oczyszczania zbiorników po gazach i t. p.

Dział ten budził zainteresowanie sfer przemysłowych i straży pożarnych. Informacyj udzielał przedstawiciel handlowy Zarządu Głównego L. O. P. P.

FRANCJA

Rekordowa próba samolotu pocztowego

Jedyną dotąd linją transatlantycką jest linja francuska, przewożąca pocztę lotniczą między Europą a Południową Ameryką. W pierwszych dniach września odbył się lot próbny nowego wodnosamolotu, przeznaczonego do obsługi odcinka transatlantyckiego. Lot próbny dał Francji jeszcze dwa rekordy światowe: szybkości i odległości w kategorji, reprezentowanej przez dany wodnosamolot. Latécoère z dwoma silnikami Hispano-Suiza o 650 MK. Obydwa rekordy były dotąd w posiadaniu Ameryki.

W odróżnieniu od ustalonej już praktyki samolot rekordowy nie był bynajmniej — jak widzieliśmy — zbudowany w celu zdobywania rekordów międzynarodowych. Wytwórnia Latécoère ma już za sobą imponującą cyfrę 21 rekordów, zdobytych prawie „mimochodem" jak wyżej.

HISZPANJA

Clinogyre

Mamy jeszcze jeden „wiatrakowiec". Pierwszym było autogiro inż. de la Cierva. Jak wiadomo nie jest to śmigłowiec, gdyż rzekome śmigło jest właściwie najzwyczajniejszym wiatrakiem, kręcącym się jedynie pod działaniem wiatru, powstającego podczas lotu. Tak czy inaczej, mniejsza o zasadę działania, hiszpański latający wiatrak okazał się bardzo praktycznym i znajduje naśladowców, których grono powiększa obecnie p. Odier, budując dziwaczną maszynę, również z wiatrakiem i nadając jej miano clinogyre'a.

JAPONJA

Niedole lotnicze

Niedługo co mniej odważni będą omijali zdaleka Japonję. Chiny i t p. Panghorn i Herndon, lotnicy amerykańscy, musieli zapłacić Japończykom po zgórą 5000 zł. za złożenie wizyty Japonji bez uprzedzenia władz granicznych, oraz za fotografowanie w rejonie twierdzy. Pilotom niemieckim Ratse'mu i Kolber'owi powiodło się jeszcze gorzej, bo źle wychowani Mongołowie kazali im „siedzieć". Ratse'go skazali aż na pięć lat, rzekomo za szpiegostwo...

Nawet Lindbergh, wojażujący z przygodami po Japonji, gdyby nie był Lindberghiem, pewnieby też dostał jakąś grzywnę, jeżeli nie karę więzienia (Japończycy szczególnie nie lubią Amerykanów). Od podejrzeń uratowało go jego pełne sławy nazwisko.



Uczony sowiecki prof Samojłowicz, uczestnik wyprawy Zeppelina do Bieguna, bawił w Warszawie. Powitał prof. Somojłowicza na dworcu sekr. poselstwa Junkiewicz.



OBRONA PRZECIWGAZOWA

Por. M. ZIEMBIŃSKI.

„ŻALE JEREMIASZA"

Artykuł p. L. Korowajczyka „Zagadnienie pomieszczenia uszczelnionego" zamieszczony w Nr. 15 — 16 Lotu Polskiego przesiąknięty jest pesymizmem, niewiadomo tylko skąd pochodzącym, bo wszak sprawy, które porusza autor w swoim artykule, bynajmniej tragicznie się nie przedstawiają.

Na samym wstępie żali się autor, iż w całokształcie obrony przeciwgazowej zbyt dużą wagę przywiązuje się do maski przeciwgazowej, a po macoszemu traktuje się kwestję schronów i pomieszczeń uszczelnionych.

Narzeka, iż wogóle poświęca się „niesłychanie mało miejsca zagadnieniu pomieszczenia uszczelnionego; że w literaturze przebija pogląd, iż głos obrony przeciwgazowej leży w koncepcji maski, zaś kwestja schronów jest rzeczą drugorzędną, mniej lub więcej dobrą, lecz nie mającą większej wartości praktycznej!".

Rozważając w ten sposób autor sięga, może zbyt ryzykownie nawet, do twierdzenia, że z fachowych książek „nauczyć się czegoś w zakresie pomieszczeń uszczelnionych jest prawie niemożliwością, w każdym razie można zdobyć wiadomości absolutnie niewystarczające, gdy trzeba będzie je użytkować w ogniowej próbie konieczności".

Posuwa się autor jeszcze dalej, bo stawia nawet zarzut iż maska z zawartym węglem aktywowanym jest daleką od ideału, a zresztą może być uszkodzona, a tem samem stać się może sprzętem bezużytecznym, i dlatego lepszym środkiem jest schron przeciwgazowy.

Trudno jest przytaczać wszystkie uwagi krytyczne wysunięte przez autora, wystarczy sądzę tych kilku, aby w nieuświadomionym i bezkrytycznym słuchaczu czy też czytelniku wzbudzić szereg wątpliwości i napoić go mniemaniem, że stoimy gdzieś na szarym końcu w sposobie pojmowania i organizowania obrony przeciwgazowej.

Takie ujmowanie zagadnień jest niczem innem jak defetyzmem swoistego rodzaju.

Odpowiedź na roztoczone „żale Jeremjasza" znajdzie autor przedewszystkiem w świetnym artykule p. A. Kicińskiego, ze słów którego wieje ożywczy prąd wiary we własne siły i własną twórczość, oraz takie głębokie przekonanie o przesadności rozsiewanych wokoło uwag, że chyba najbardziej wątpiąco usposobiony czytelnik uśmiechać się zacznie do życia i oddychać będzie swobodniej.

Nie mojem zadaniem jest objaśniać autora ile racji mieści się w jego twierdzeniach; zaprowadziłoby to mnie na tory niepotrzebnej polemiki.

Chodzi mi jedynie o to, że nie można sugestjonować czytelników rzeczami, które jednak w odmiennem nieco przedstawiają się świetle.

Wiemy dobrze, iż maska przeciwgazowa jest tym sprzętem przeciwgazowym, który przyczynił się do tego, że wypadki śmiertelnego zatrucia spadły poniżej 3%, co chyba stanowi sukces nielada w porównaniu ze stratami jakie powodują pociski broni palnej.

Że maska ogranicza w pewnej mierze sprawność fizyczną, to jeszcze nie stanowi przyczyny, aby ją dyskwalifikować na korzyść schronów lub pomieszczeń uszczelnionych.

Chyba bardziej jeszcze ograniczać będzie każdy schron lub ubikacja uszczelniona, w której ludzie pozostają całkowicie odcięci od tego, co się dookoła nich dzieje.

Z drugiej zaś strony jest rzeczą bardzo względną, czy samopoczucie człowieka w masce jest gorsze od samopoczucia człowieka znajdującego się w żelbetonowym nawet schronie? Uzależnione jest to wyłącznie od stopnia grożącego niebezpieczeństwa i odczuwania.

Rozumując zaś tak jak autor artykułu „Zagadnienie pomieszczeń uszczeln.", moglibyśmy łatwo dojść do tych samych wyników, co ci „sławetni" reporterzy, których tak doskonale scharakteryzował p. A. Kiciński w swoim artykule o szkodliwości szerzenia defetyzmu.

Twierdzenie, że w literaturze fachowej zbyt mało poświęca się uwagi pomieszczeniom uszczelnionym, oparte jest na dosyć kruchych przesłankach.

Oczywiście, że literatura gazowa popularna rozważać tych spraw tak jakby sobie tego życzył autor nie może ze względów zupełnie zrozumiałych.

Natomiast w literaturze fachowej znaleźć można dosyć wiadomości, aby móc skrystalizować w sobie pojęcie o pomieszczeniach uszczelnionych i schronach przeciwgazowych.

Urządzenie pomieszczenia uszczelnionego nie przedstawia już tak dużych trudności i nie wymaga specjalnych studjów architektonicznych lub też fortyfikacyjnych.

Wystarczy bliższe zainteresowanie się i nieco dobrej woli i chęci, a pomieszczenie dostosować zawsze można będzie do potrzeb obrony przeciwgazowej.

Opracowanie zaś szczegółowych instrukcyj, podawanie skomplikowanych obliczeń i t. p. dla szerokich mas czytelników nie prowadzi do żadnego pozytywnego rezultatu, gdyż takie instrukcje wymagają przedewszystkiem dostatecznego przygotowania i wiedzy ze strony czytelnika.

Pozatem ujmować sprawę pomieszczenia uszczelnionego szablonowo nie sposób, chociażby z tego względu, że każdy lokal posiada odmienny i specyficzny charakter.

Tembardziej trudno jest pisać instrukcję w formie „apodyktycznej" wymaganej przez autora. Taka forma pociągałaby za sobą potrzebę licznych komentarzy, a tem samem zamiast broszury, uzyskalibyśmy wypracowanie tomowe.

A zresztą wszędzie, gdzie tylko praca nad O.P.G. i O.P.L. ujęta jest racjonalnie i fachowo, dla ogółu prowadzone są przez fachowo przygotowanych instruktorów rozmaite odczyty, a zarazem odpowiadające potrzebom chwili.

Zresztą nic nie stoi na przeszkodzie prenumerowania pism fachowych, które rozstrzygają częstokroć nasuwające się wątpliwości, chociażby taką: „czy maska odpowiada swojemu zadaniu i czy powinna być faworyzowaną".

Wystarczy zapoznać się z pracami pp inż. Świderka, inż. Kalusińskiego, kpt. Misińskiego, mjr. Hellmanna, kpt. Marynowskiego, a łatwo się przekonamy, że pesymizm autora niczem nie jest uzasadniony.

Poza literaturą polską istnieje szeroka literatura obca, a pozatem specjalne prace traktujące o budowlach żelbetonowych oraz o wentylatorach i wentylacji wogóle.

Z drugiej strony L. O. P. P. współpracuje ściśle z szeregiem fachowych i naukowych instytucyj, tak że zawsze wszelkie wątpliwości z łatwością wyjaśnione być mogą.

Dlatego też porzucić należy „żale Jeremjasza" a przejść do poglądów p. A. Kicińskiego. Starać się powinniśmy pogłębiać swoją wiedzę, współpracować z ludźmi posiadającymi rutynę i odpowiednie doświadczenie, a wyzbędziemy się pesymizmu i będziemy się zastanawiać nad tem „co na pierwszem miejscu stawianem być powinno — maska, czy też pomieszczenie uszczelnione?"

Starać się powinniśmy aby budowa „Szkoły gazowej" jak najprędzej została ukończona. Dokładając do jej budowy cegiełkę, temsamem usuwać będziemy przed sobą braki i luki, które jeszcze pokutują, ale bez których również postępu żadnego na świecie być nie mogło.

Na zakończenie chciałbym od autora uzyskać odpowiedź na jedno tylko pytanie: „czy w razie niebezpieczeństwa lotniczo-gazowego zadowoli się jedynie najtęższą konstrukcją żelbetonową, czy też nie będzie się czuł bezpieczniejszym mając przy sobie tak bardzo skrytykowaną przez siebie maskę przeciwgazową?"



NIEMCY

Znana fabryka Draegera nie ustaje w dalszych usiłowaniach nad udoskonaleniem sprzętu obronnego i dostosowaniem go do różnorodnych potrzeb. Z inicjatywy i przy współpracy drezdeńskiego Urzędu Straży Ogniowych w początkach b. r. ukończona została w fabryce Draegera maska przeciwgazowa, którą można stosować zarówno do pochłaniaczy jak i do aparatów tlenowych.

Cechą charakterystyczną tej maski jest przyszyty do niej całkowicie z nią zespolony czepek; służy on do utrzymania maski na głowie spełniając w danym wypadku rolę taśm. Na pierwszy rzut oka maska ta wraz z czepkiem podobna jest do rosyjskiej. Różnica polega na tem, że zamiast gumy, której używają Rosjanie do wyrobu swoich masek przeciwgazowych, szybko starzejącej się i wskutek tego nie dającej gwarancji co do dobroci maski na czas dłuższy, fabryka Draegera do maski właściwej skórzanej przyszywa czepek z tkaniny impregnowanej.

Ze względu na rodzaj materjału użytego na czepki (nierozciągliwa tkanina) wewnątrz znajduje się wyściełka umożliwiająca dopasowanie maski do różnych głów o rozmiarze średnim Wszyta na obrzeżu czepka podwójna sprężynka uszczelnia go na potylicy, taśma zapinkowa zaś stanowiąca całość z taśmą nośną przyciąga maskę dobrze do twarzy, uszczelniając ją całkowicie na linji twarzy i podbródka.



Kurs instruktorów O. P. G. III kl. zorganizowany przez Komitet L. O. P P. m. Poznania.

Prosta konstrukcja tej maski, brak taśm nagłowia, umożliwia posługiwanie się nią ludziom nawet mało wyćwiczonym, którzy mimo braku wprawy mogą szybko i dokładnie nałożyć maskę na głowę.

Ta sama fabryka wykonała również w bieżącym roku maskę chroniącą od działania płomieni. Do maski właściwej przyszyty jest kaptur okrywający całą głowę, szyję i spadający z przodu na piersi, z tyłu na plecy. Utrzymywanie tej maski na głowie i jej dopasowanie umożliwia wewnętrzna wyściełka po bokach na wysokości szybek okularowych przyszyta jest elastyczna taśma zakładana na wierzch kaptura i przyciągająca maskę do twarzy. Poniżej uszu umieszczone są w kapturze otwory wentylacyjne. Zarówno jedna jak i druga maska nadają się w pierwszym rzędzie dla użytku straży ogniowych.

ROSJA

Osoawiachim — rosyjska organizacja odpowiadająca naszej Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, rozwija wytężoną działalność zarówno w miastach jak i po wsiach. Wynikiem tej akcji jest wzorowe zorganizowanie ośrodków obrony przeciwgazowej w miastach zwłaszcza przemysłowych i zaopatrzenie obywateli w maski przeciwgazowe, które nabywane są w dużej ilości.

Liczne schrony przeciwgazowe w większych miastach zaopatrzone są w środki do niesienia pierwszej pomocy zagazowanym. Stale ćwiczone drużyny odkażające, złożone z mężczyzn w wieku przedpoborowym lub wolnych od służby wojskowej, bądź kobiet, dają gwarancję skutecznej obrony na wypadek napadu chemicznego.

Na miasta, które z tytułu swego uprzemysłowienia, położenia przy węźle komunikacyjnym i t. p. mogłyby być narażone w czasie wojny na napad lotniczo-gazowy, urządzane są takie napady przy pomocy dymów i gazów łzawiących. Napady te mają za zadanie zapoznanie ludności cywilnej z warunkami wojennemi i przyuczenie do odpowiedniego zachowania się tej ludności w czasie podobnego napadu i bezpośrednio po nim.



Stoisko Komitetu Wojewódzkiego L O. P. P. we Lwowie na XI Targach Wschodnich. Dział gazowy.

SZEF MECHANIKÓW 14ej ESKADRY



Upał był wielki.

Olbrzymie lotnisko żółciło się w słońcu zeschłą trawą i ziewało z nudy szeroko rozwartemi wrotami hangarów. Do obwisłej melancholijnie chorągiewki, zatkniętej na środku, nie „rulowała" ani jedna maszyna. A na tle szafirów niebieskich nie widać było ani jednej samolotowej sylwetki.

Pustka i cisza.

Wiadomo, na taki upał ciężko jest grzać się przy motorze, a tam wysoko, pod białemi, postrzępionemi obłoczkami „rzuca" samolotem, aż djabli biorą. .

Więc nikt nie lata.

Tylko w cieniu rozwartych drzwi hangarowych stoi wysokie chłopisko, opięte w mundur starszego sierżanta i medytuje. Mimo upału pas forsownie ściska wydatny brzuch, kołnierz o żółtych rabatach dopięty jest na ostatnią haftkę, a czapka na modłę oficerską, szpicem rogatywki w tył wygięta i nasunięta na czoło kokieteryjnym czarno-lakierowanym daszkiem — reprezentuje „manjer" zupełnie „pański".

W kącie hangaru, za rozłożystemi skrzydłami Breguet'a XIX przysiadła grupa mechaników i obsługi, podziwiając wyprostowane plecy starszego sierżanta i włożone w kieszenie „od portków" łapy.

— „Ten ma zdrowie" pogadywali ścicha „na taką duchotę fason trzymać"...

Tymczasem mechanik Kłos pocił się niemniej od wszystkich innych mechaników 14-ej eskadry — tylko „ambit" miał wielki — ot co!...

Ambit... który go do wszystkiego złego kusił i niejednemu nieszczęściu był winien...

• • •

Olbrzymie lotnisko żółciło się w słońcu zeschłą trawą i ziewało z nudy szeroko rozwartemi wrotami hangarów. Te rozwarte wrota przypomniały Kłosowi stodołę... W takiej stodole dawno temu siadywał mały chłopak w parcianej koszulinie i niebieskie gały wytrzeszczał.. bo... „motor w sieczkarni zapuszczano"... Ciekawy był on do tego motoru, a majstrowity. To plątał się ludziskom w stodole pod nogami, zadzierał konopną głowinę, a słuchał, jak motor gra. A grał ci on, jak najpiękniejsza muzyka Kłosowi przez całe życie... Ten motor i ten ambit — to były dwa Kłosowe duchy — jeden dobry, drugi zły — które wyprowadziły go z wioski rodzinnej, poprzez niezwykłe przygody wojenne, poprzez dalekie raidy światowe do rozgłośnej sławy „najlepszego mechanika wojsk lotniczych"...

Ten motor i ten ambit — to było Kłosowe szczęście i... Kłosowa udręka...

Tak...

Kilka miesięcy pracy przy lokomobilach w Pinczowie. Potem mobilizacja i przydział, jako mechanika do wojsk lotniczych. O szkole mechaników, o książkach, o fizyce i innych djabłach nic nasz Kłos nie słyszał. Ale ambit miał wielgi i o nic nie pytał... Tak ci tylko, jak to mówią „psim swędem" maszynę wyczuwał i reparował, rozglądając się po bokach, a za uchem skrobiąc — Linek do regulacji tyle było — że Pan Bóg jeden wiedział, co z niemi robić, a tu jeszcze porucznik Jankowski krzyczał co: „na łeb maszyna ciężka", a major Działdosz wołał, że „wisi w powietrzu" i tyle...!

Pocił się nasz Kłos niezgorzej i za uchem skrobał. A najgorsze, jak mu taką maszynę „oblecieć" kazali. Leciał. Co miał robić? Strach go oblatywał, ale miną nadrabiał.

Cud to prawdziwy, za wstawiennictwem Przenajświętszej Panienki uczyniony, że wracał cało z tych lotów próbnych, na maszynach „tak" przez siebie „wyrychtowanych"...

Ale byli tacy co ginęli...

Sierżant Pakosz, Działyński, porucznik Okulicz i kapitan Szreniawa...

• • •

Dzień się kończył. Zamykano hangary.

Starszy sierżant Kłos wracał do swego pokoju w czerwonym gmachu koszarowym. Do swego pustego pokoju, w którym nikt na niego nie czekał, prócz... prócz myśli nopastliwych, a... pracy zmudnej.

Baby nie miał. Nie ożenił się. Wiadomo. Z miejską dziewczyną — niebezpiecznie. Wsiowe są za głupie. Piękne węgierki, turczynki i arabki dobre do zabawy na raidach, ale nie do domu. Więc nikt na Kłosa nie czekał w jego pokoju.

Pusto... Piece, okno, drzwi. W kącie łóżko, pod oknem stolik. Nad stolikiem, w świetle lampy wisi mały model samolotu. Wiadomo — każdy człowiek jakieś kochanie musi mieć. Mechanik Kłos przywiązał się do „maszyny" tak, jak inny nieprzymierzając do „koniów", a inny jeszcze do innego jakiego

żywego stworzenia. Na stoliku leżą książki i tensiometr...[1]) Wiadomo, każdy człowiek musi mieć mola, co go gryzie... Ma go więc i nasz Kłos. Nieuczony ci on jest. Ktoby to mógł przypuszczać? Pisanego czytać nie umie. Na mądrych narzędziach i „tensiometrze" też „odczytów" zrobić nie potrafi. Głowi się nieraz w świetle zielonego klosza nad niezrozumiałą podziałką tego „przyrząda" ale nic z tego nie wychodzi. Pietra więc ma nasz Kłos, by panowie „jenżenierowie", co na techniczną inspekcję do 14-ej eskadry przychodzą, jego tajemnicy „nie zwąchały"...

Ale niema obawy. Panowie „jenżenierowie" na „tensiometrze" każą odczyty robić młodym mechanikom, a sławnego „werkmistrza" o nic nie pytają. Jakże go pytać, kiedy rychtuje płatowiec tak, że równego jemu niema w całem lotnictwie? Przeciągnie ci tylko palcami po linkach, jak po strunach, a już wie, która puściła, a która przeciągnięta... Wiadomo...

Ale dawniej?...

---

[1]) „Tensiometr" — przyrząd do regulacji napięcia linek płatowcowych.

Do brudnej, szarej tapety, poprzyczepiane szpilkami wiszą szeregi wyblakłych fotografji. Są to fotografje lotników, którzy.. zginęli. Lecieli ci oni w górę, jako te ptaki na wyraju i w oczach Kłosa ginęli i padali na ziemię, jako te ptaki z postrzelonem skrzydłem.

— — — — —

Sierżant Pakosz, Działyński, por. Okulicz, kapitan Szreniawa...

— — — — —

Wszyscy oni patrzą teraz na Kłosa z pożółkłych fotografji. Nic nie pomagają wieczorne pacierze odmawiane za ich dusze... Stare, dawne grzechy mszczą się...

Jedna jest tylko Kłosowa radość i Kłosowa pociecha w pustym pokoju.., że... niema nowych grzechów i świeżych fotografji...

Janina Putiatycz-Surynowa.

Z ZAWODÓW LOTNICZYCH O PUHAR SCHNEIDERA



W dniu 13 września b. r. lotnik angielski por. Boothman zdobył puhar Schneidera osiągając przeciętną szybkość 547 klm. 300 m.

Puhar Schneidera, zdobyty po raz trzeci przez Anglika, przeszedł ostatecznie na własność Anglji.



JAN WIELOWIEYSKI

Marion

Marion jest zakochana.

Mój Boże! Czyż trzeba się dziwić? Ma zaledwie osiemnaście lat, a on jest taki piękny i tak do twarzy mu jest w zielonym polowym frenczu, z pod którego wygląda miękka koszula barwy khaki.

Od pierwszego wejrzenia zrobił na niej piorunujące wrażenie.

Przyjechał pod wieczór do farmy, gdy słońce kładło się już na spoczynek. Ostatnie jego promienie barwiły jeszcze na czerwono wierzchołki drzew pobliskiego lasu, ale już mrok wieczorny spływał na ziemię, zwiastując rychłe nadejście nocy.

Był naprawdę piękny. Kształtne usta okalał od góry mały, przystrzyżony wąs, z pod szerokiego daszka czapki śmiały się czarne oczy. Szeroka szrama, ciągnąca się przez prawy policzek, od nosa aż do brody, dodawała mu tylko uroku.

Zahamował nagle motocykl, aż chmura kurzu wytrysnęła z pod pneumatyków.

— Memzel — zapytał nie schodząc nawet z maszyny (jak śmiesznie wymawiał francuskie wyrazy) — czy znajdę tu kilkudniową gościnę? Potrzebuję ciszy do pracy, pragnę, żeby mi nie przeszkadzano. Mam wrażenie, że tu będę miał spokój.

Marion uśmiechnęła się.

— Za wszystko płacę gotówką — dodał pośpiesznie, myśląc, że dziewczyna się waha.

Dopiero teraz skinęła mu głową przyjaźnie.

— O, oui Monsieur — odrzekła otwierając bramę — tu znajdzie pan naprawdę spokój Do nas nikt nie zachodzi, nawet sąsiedzi, dom leży daleko od głównej drogi. A co do zapłaty, to niema o czem mówić...

— Yes! — rzucił zsiadając z siodełka.

Marion pomogła mu wprowadzić motocykl na podwórze.

— Kapitan pilot Georges Sydney — przedstawił się jej.

Pilot! Mój Boże, więc był lotnikiem! Marion tak bardzo pragnęła poznać jakiegoś lotnika. Widziała ich codzień, przelatujących nad farmą z pobliskiego lotniska, leżącego tuż za miasteczkiem. W powietrzu rozgłośnym warkotem grzmiały ciągle silniki, małe, ścigłe pościgowce i wielkie, bombardowe maszyny latały często nad folwarkiem tam i zpowrotem, raz w kierunku linji, to znów od strony frontu.

Nieraz gdy była na podwórzu i podniosła głowę do góry widziała dokładnie pilota i obserwatora, siedzących w kabinie, tak nisko nad ziemią śmigała szybka maszyna z trójkolorowemi kokardami ne skrzydłach i kadłubie.

Ileż to razy budził ją w nocy warkot motorów, tak bliski, że zdawało się, iż maszyna zaczepi podwoziem o dach domu. Z początku, strwożona, wyskakiwała z ciepłego łóżka i biegła do okna, aby przylepiwszy twarz do zimnej szyby zobaczyć coś w ciemnej czeluści nocy, ale granat nieba rozjaśniały tylko od czasu do czasu mdłe błyski reflektorów. Potem nie robiło już to na niej takiego wrażenia, powoli przyzwyczaiła się.

Lotnictwo budziło w niej zawsze zachwyt. Gdy tylko usłyszała gdzieś zdala szum silników, rzucała robotę i podniósłszy głowę do góry szukała wzrokiem na jasnem tle nieba szybujących w przestworzach uskrzydlonych ludzi.

Mój Boże, jak marzyła o tem, żeby Jean, jej Jean, był pilotem, żeby latał tak jak inni w powietrzu i żeby mógł być tak sławny jak Guynemer, Pegout lub Garros... Ale Jean był sobie, niestety, tylko zwykłym, poczciwym chłopcem, wychowanym na rozległych równinach Szampanji i dobrze mu było w bataljonie poilus. Nosił mundur „bleu", miał karabin, dość regularnie dostawał w okopach chleb i papierosy i przyzwyczaił się bądź co bądź do siedzenia w głębokich transzejach, nawet pod ogniem niemieckich armat. Po co mu było szukać innej służby. Latanie! No owszem, może to i bardzo piękne, niewątpliwie można się wybić, pokryć pierś orderami, zostać sławnym, ale przecież znowu to nie jest nieodzownym warunkiem szczęścia, więc niby po co?..

— Ach, Jean, ty nigdy nie zrobisz karjery!.. — wołała Marion, tupiąc ze złością nóżką.

Jean wzruszał wówczas ramionami.

— A po co mi karjera? — odpowiadał spokojnie — Nie dobrze mi to tak, jak jest? «Mam ciebie, a to największa dla mnie karjera.»

I tak zawsze. Ile razy tylko Marion zaczęła go namawiać, żeby się przeniósł do lotnictwa, Jean zawsze wzruszał ramionami i odpowiadał niezmiennie:

— Po co mi to, albo mi to źle w moim bataljonie?..

Wkońcu Marion dała za wygraną. Pogodziła się z myślą, że jej Jean nie zostanie bohaterem, że nie wyczyta nigdy jego nazwiska na liście asów, drukowanej codziennie we wszystkich gazetach.

I czuła do niego żal. Kochała go jeszcze, ale już chyba nie tak jak dawniej; stał się jej jakby dalszym, obojętniejszym.

I wtedy Marion zaczęła śnić o tem, żeby poznać jakiegoś lotnika. Biegała nawet na lotnisko, ale tam nie puszczano nikogo. Wzdłuż krańców pola spacerowały gęste posterunki i ani marzyć nie można było, żeby się przemknąć pod hangary czy na start. Próbowała skokietować jednego z żołnierzy, myśląc, że jest lotnikiem, ale okazało się, że to zwyczajny rezerwista, przydzielony tylko do wartowania lotniska, a że w dodatku zachował się zbyt obcesowo, więc Marion wydęła pogardliwie usteczka i odeszła z godnością, przyrzekając sobie, że już nigdy tu nie wróci.

Zwątpiła już wreszcie w poznanie kiedykolwiek lotnika, gdy nagle stanął przed nią jeden...

I to nie byle kto. Nie obserwator czy mechanik, ale pilot, prawdziwy pilot, kapitan, i w dodatku jaki ładny.

— Te angielskie frencze są stanowczo grubo ładniejsze od błękitnych mundurów francuskich — skonstatowała nagle Marion, obrzuciwszy przybyłego szybkiem spojrzeniem.

Czuła się ogromnie zmieszaną. Anglik oparł się o motocykl i zdawał się chłonąć ją oczyma.

— A pani jak ma na imię? — zagadnął wreszcie.

Dziewczyna oblała się pąsem.

— Marion... — wyszeptała, spuszczając oczy.

Marion... Śliczne imię, to po angielsku Molly, wie pani co, będę panią nazywał Molly. No, zgoda? zapytał wyciągając rękę.

Nie patrząc na niego podała mu swoją małą, opaloną dłoń. Nagle przebiegł ją dreszcz, uczuła na skórze delikatne muśnięcie jego warg.

Marion nie zapomni nigdy tego pocałunku. Nawet wtedy, gdy Jean pocałował ją po raz pierwszy w usta nie była taka zmieszana jak teraz. Stała bez ruchu, nie wiedząc co z sobą począć.

Anglik zdawał się nie spostrzegać jej zmieszania.

— Miss Molly — oświadczył zupełnie obojętnym tonem — czy mogę obejrzeć pokój, w którym zamieszkam?

Głos jego przyprowadził ją do równowagi. Prawda, przecież powinna być gościnną gospodynią, zwłaszcza wobec tego przedstawiciela zaprzyjaźnionego narodu.

— Naturellement, Monsieur — odparła szybko — proszę bardzo, ale niech pan najpierw wtoczy motocyl do szopy...

Zaprowadziła go do domu i pokazała przeznaczony dlań pokój. Anglik nie był widocznie usposobiony do rozmowy, bo nie zwracając zupełnie uwagi na zagadywania Marion pożegnał ją zaraz, oświadczając bez ogródek, aczkolwiek bardzo grzecznie, że ma moc roboty i chciałby pozostać sam.

Marion nie obraziła się. Jakżeż możnaby się obrazić na takiego ślicznego chłopca.

Nocy tej długo nie mogła zasnąć. Przewracała się z boku na bok w chłodnej, pachnącej świeżem sianem pościeli, a gdy wreszcie zmorzył ją sen, śniły jej się gorące, purpurowe wargi, ocienione małym wąsem.

* * *

Następnego dnia Anglik wyjechał wczesnym rankiem i wrócił dopiero późno wieczorem.

Marion siedziała na ławce przed domem i patrzyła w gwiazdy Czekała, marząc, na jego powrót.

Wstawiwszy maszynę do szopy oficer podszedł do niej.

— Czy można usiąść tu przy pani, miss Molly? — zapytał półgłosem.

Skinęła w odpowiedzi głową.

Było prześlicznie. W ciszy wieczornej rozlegało się senne kumkanie żab z pobliskiego stawu i głuche, jakby podziemne odgłosy armat, idące od strony frontu.

Siedzieli w milczeniu. Kapitan palił fajkę i od czasu do czasu rzucał ukradkowe spojrzenia na dziewczynę. Marion sama nie wie jak to się stało, że przysunęła się zupełnie blisko do sąsiada i niespodziewanie przytuliła gorącą twarz do jego ramienia.

— Molly, pani włosy pachną oszałamiająco — usłyszała cichy szept, i nagle poczuła na wargach delikatne muśnięcie wąsów. Bezwiednie zupełnie zarzuciła mu ręce na szyję i przywarła do niego całem ciałem.

— Molly, I love you... Kocham...

— Et moi, Georges, je t'aime — odpowiedziała cicho — od pierwszego wejrzenia pokochałam cię...

(dokończenie nastąpi)

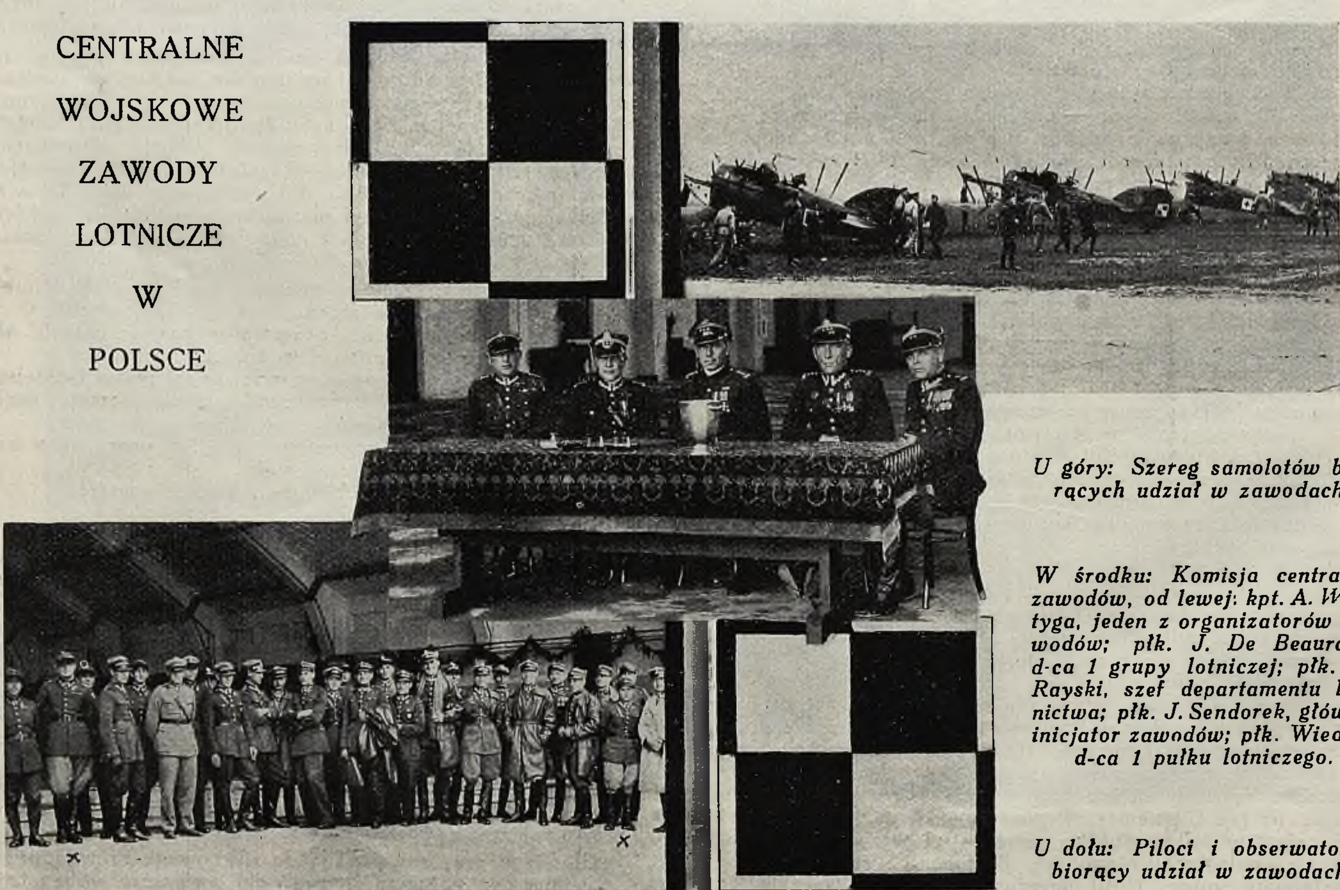
Nie zwlekaj!

Narody, które zwlekają zostają zwyciężone!

W tej chwili zapisz się na członka L. O. P. P.

Przełam swą lekkomyślną obojętność!

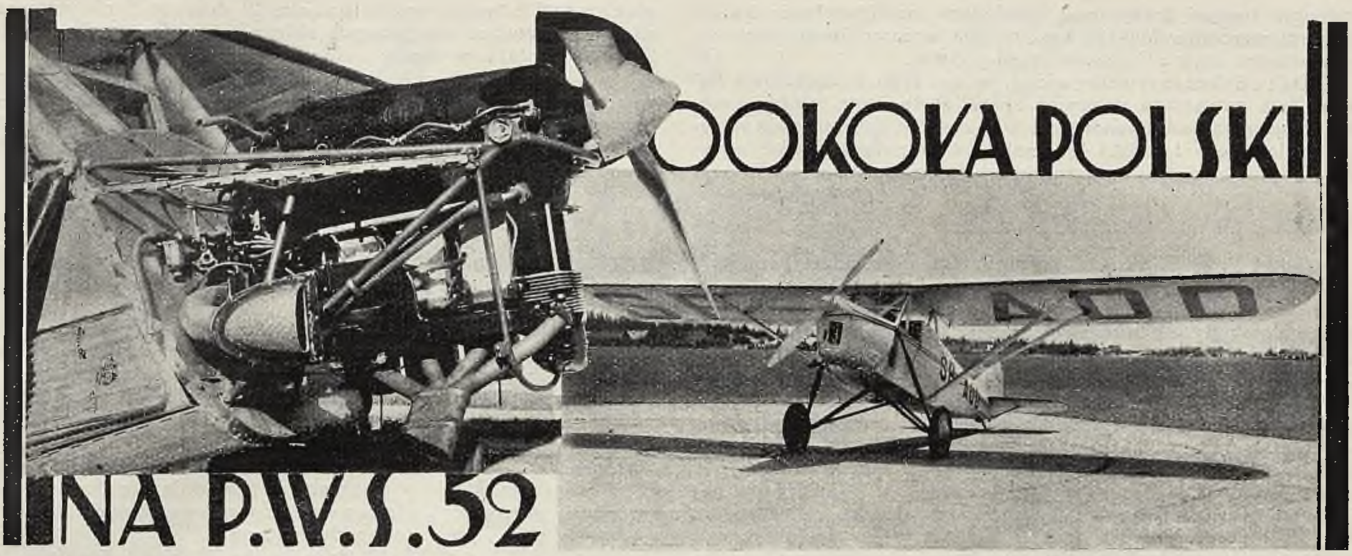
CENTRALNE WOJSKOWE ZAWODY LOTNICZE W POLSCE



U góry: Szereg samolotów biorących udział w zawodach.

W środku: Komisja centralna zawodów, od lewej: kpt. A. Wojtyga, jeden z organizatorów zawodów; płk. J. De Beaurain, d-ca 1 grupy lotniczej; płk. L. Rayski, szef departamentu lotnictwa; płk. J. Sendorek, główny inicjator zawodów; płk. Wieden, d-ca 1 pułku lotniczego.

U dołu: Piloci i obserwatorzy biorący udział w zawodach.



Dnia 15 sierpnia b. r. o godzinie 6 rano wystartował z lotniska na Okęciu, na samolocie sportowym P.W.S. 52, konstrukcji inż. Z. Ciołkosza i A. Uszackiego, pilot por. Lewoniewski wraz z pasażerem inż. Rękawkiem z Dpt. Aeronautyki, w celu dokonania lotu naokoło Polski bez lądowania.

Lot ten miał być jedną z prób rozpoczętych na samolocie P. W. S. 52, w celu sprawdzenia jego zdolności startowania przy wielkiem obciążeniu, jak również zachowania się w powietrzu przy długotrwałych lotach z punktu widzenia niemęczącego pilotażu, oraz kontrolą teoretycznie obliczonego promienia działania.

Samolot P. W. S. 52 użyty do tego celu różni się znacznie od znanego Czytelnikom „Lotu Polskiego" samolotu P.W.S.52, który brał udział w III Kr. Konkursie Samolotów Turystycznych. Został on specjalnie przekonstruowany dla dalekich lotów i w tym celu został odpowiednio przeliczony i wzmocniony, aby uczynić zadość międzynarodowym wymogom wytrzymałości. Opis tego samolotu, wraz z dokładnemi danemi, dotyczącemi jego charakterystyk, podajemy na końcu niniejszego artykułu.

Lot, który był zorganizowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów, projektowany był w nieco szerszych rozmiarach, niż to zostało uskutecznione.

Powodem zredukowania trasy lotu było zbyt późne dostarczenie na lotnisko na Okęciu zapasu paliwa. Początkowo start wyznaczony był na godz. 3 rano, co przy zupełnej widoczności o godz. 19-ej pozwoliłoby samolotowi na przebywanie w powietrzu przez 16 godzin i przebycie trasy około 2500 km., co jednak nie jest jeszcze ostatecznym promieniem zasięgu obliczonym dla samolotu P. W. S. 52.

Na skutek uszkodzenia auta, które miało dowieźć benzynę, i straty około 3 godz. na naprawę, start mógł nastąpić dopiero o 6-ej godzinie.

Aby oszczędzić samolotowi rulowania z pełnem obciążeniem, został on ustawiony na poprzednio upatrzonej linji startu i dopiero wtedy nastąpiło napełnienie zbiorników benzyny. Zbiornik benzyny czwarty, który dla maks. zasięgu samolotu umieszczony jest na miejscu pasażera, nie został wbudowany, na skutek czego w locie tym w charakterze obserwatora mógł wziąć udział p. inż. Rękawek.

Sumaryczna pojemność 3-ch pozostałych zbiorników wynosiła:

zbiornik w skrzydle	170 litr.
„ główny w kadłubie	368 „
„ tylny w kadłubie	55 „
w sumie	593 litr.

Ponieważ zbiornik w skrzydle został napełniony tylko 85 litrami, całkowita pojemność benzyny wynosiła dla tego lotu 508 litrów.

Biorąc pod uwagę wagę pilota i pasażera, 2 spadochrony, żywność, meldunki, mapy i t. d., całkowity ciężar unoszony wynosił 566 kg., co przy uwzględnieniu ekwipunku raidowego i zbiorników znacznie przekracza wagę samego płatowca.

Punktualnie o godzinie 6-ej nastąpił start. Mimo tak znacznego obciążenia, trwał niezwykle krótko, gdyż po upływie 23 sekund (długość startu mierzona krokami wynosi w przybliżeniu 420) samolot zupełnie gładko oderwał się i poszybował w kierunku Torunia.

W celu stwierdzenia dokonania przelotu nad danemi miejscowościami pilot obowiązany był do zrzucenia na odp. lotniska meldunków, które zawierały zawiadomienie o odbywanym locie i prośbę o odesłanie meldunku po wpisaniu czasu przelotu za pośrednictwem władzy L. O. P. P. na ręce dyrekcji P. W. S.

Meldunki takie prawie z wszystkich lotnisk są już w posiadaniu Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Rezultaty lotu dokoła Polski bez lądowania na samolocie P. W. S. 52 przedstawiają się następująco:

Start — Warszawa-Okęcie, godz. 6-ta rano.

Etap	Czas przelotu	Ilość km.	Ogółem km.	Szybkość śr. na etap. km/g.	Szybkość śr. całkowita km/g.
Warszawa — Toruń	7.30	192	192	128	128
Toruń — Grudziądz	7.52	50,4	242,4	137	130
Grudziądz — Puck	8.45	141,2	383,6	154	137,5
Puck — Bydgoszcz	10.12	194,2	577,8	137	137,5
Bydgoszcz — Poznań	11.10	111,2	689,0	133,5	137,5
Poznań — Kraków	13.25	345,5	1034,5	144,5	139,5
Kraków — Lwów	15.20	292,6	1327,1	156,5	143
Lwów — Lublin	16.30	187,2	1514,3	154	144
Lublin — Biała Podlaska	17.20	96	1610,3	115	142
Biała Podl. — Warszawa	18.35	144,3	1754,6	115	140

Jak z powyższego zestawienia wynika, przebyta całkowita trasa wynosi 1754,6 km., co przy czasie 12 g. 35 min. daje średnią szybkość przelotu 140 km/g.

Ponieważ po wylądowaniu pozostała w zbiornikach benzyna została dokładnie odważona (155 litr.), zużycie paliwa wynosi 28,1 litr./godz.

Aż do zupełnego wyczerpania paliwa samolot mógł pozostawać w powietrzu jeszcze 5,5 godz., z czego wynika, że jego promień działania wynosi 2500 km., przy tej samej średniej szybkości jaka została w przelocie osiągnięta.

W wypadku zastąpienia miejsca pasażera zbiornikiem, który narazie nie został wbudowany, a którego pojemność wynosi 168 l., całkowita pojemność zbiorników wzrosłaby do 761., litr, a zasięg samolotu wzrósłby do 3800 km., co pozwoliłoby samolotowi P. W. S. 52 na przebycie np. dystansu Dakar — Natal (3140 km.) bez lądowania przy 19,5⁰/⁰-ej rezerwie.

Ponieważ promień działania 3800 km. zawiera już w sobie pewną rezerwę na ewentualne odchylenia się od obranego kursu i stratę na szybkości naskutek niekorzystnego wiatru, a szybkość średnia 140 km/g. jest szybkością faktyczną, otrzymaną z przelotu, podczas gdy szybkość średnia uzyskana w czasie specjalnej próby na trasie Biała — Warszawa — Dęblin dnia 11.VIII. b. r., przy wietrze zachodnim o sile 8 m/sek. na wysok. 400 m. (ścisłe dane Wojsk. Stacji Meteorolog. L. dz. 1872/31) wynosi około 152,5 km/g. — wynika z tego, że przy do-

brze opracowanej trasie pod względem nawigacyjnym zasięg samolotu wzrośnie do 4100 km., co dla wymienionego poprzednio dystansu daje 29% rezerwy w paliwie.

Jak z dokonanej próby widać, (wobec tego, że częściowo ciężar paliwa czwartego zbiornika został zastąpiony wagą pasażera i waga całkowita samolotu w maks. obciążeniu miała wzrosnąć zaledwie o 110 kg.) — samolot w zupełności zdał egzamin i odpowiedział swemu zadaniu, dając gwarancję: 1) bezpiecznego i łatwego wystartowania, 2) dobrego funkcjonowania silnika i urządzeń zasilających zbiornik opadowy, 3) możność łatwego pilotażu w czasie odbywania dłuższego przelotu.

Na podstawie relacji pilota należy stwierdzić, że zachowanie się samolotu w powietrzu było doskonałe, czego najlepszym dowodem zamiar por. Lewoniewskiego kontynuowania dalszych prób (przy zwiększonym zasięgu), które przeprowadzone będą w najbliższych dniach.

◈ ◈ ◈

Samolot P. W. S. 52 jest górnopłatem, o zastrzałach zbiegających się przy kadłubie i skrzydłach składanych, identycznej konstrukcji jak opisany z racji III K. K. samolot P. W. S. 52 z silnikiem Gipsy I.

W porównaniu do poprzednio opisanego samolotu zostały wprowadzone pewne zmiany w celu przystosowania samolotu do dalekich przelotów, i tak zostały przekonstruowane skrzydła w celu zapewnienia samolotowi wymaganego współczynnika bezpieczeństwa dla lotu z pełnem obciążeniem (współczynnik dla wyskoku $n = 5$), wzmocniono podwozie, zmieniono płozę, wzmocniono niektóre elementy kadłuba i t. d.

Bagażnik, który znajdował się poza siedzeniem załogi (siedzenia obok siebie) został powiększony i wykorzystany na wstawienie zasadniczego zbiornika benzyny, o pojemności 368 litrów, wykonanego z blach duralowych, podwójnie nitowanych, do którego to zbiornika zbiegają się przewody z dwu pozostałych zbiorników kadłubowych. Zasilanie zbiornika opadowego, który tworzy baldachim, odbywa się właśnie z tego zbiornika, przyczem zasilanie odbywać się może w dwojaki sposób: 1) przy pomocy pompy mechanicznej napędzanej od silnika, lub też 2) na wypadek zepsucia się pompy mechanicznej, zapomocą pompy ręcznej systemu Vickers'a, którą włącza się w obieg przez proste przekręcenie odpowiedniego kranu.

Zbiornik główny posiada wbudowany zegar systemu „Maximall", który wycechowany jest przy połączonych dwu pozostałych zbiornikach kadłubowych, tak iż wskazuje całkowitą ilość paliwa, znajdującą się w zbiornikach kadłuba.

Pozostałe dwa zbiorniki kadłubowe dają się odłączać od zbiornika głównego zapomocą kranów. Do połączenia wszystkich zbiorników użyte są przewody giętkie „Superflexit".

W dnie zbiornika głównego znajdują się dwie klapy systemu „Vidavion", któremi w wypadku przymusowego lądowania z pełnem obciążeniem w przeciągu paru sekund może być wypuszczczona benzyna ze zbiorników kadłubowych. Uruchamianie klap odbywa się zapomocą dźwigni i bowdenów. Ta sama dźwignia otwiera klapy powietrzne w górze zbiornika.

Na wypadek zepsucia się wskaźnika benzyny, w boku zbiornika kadłubowego znajdują się dwa kraniki, które pozwalają na kontrolę poziomu paliwa.

Z dwu pozostałych zbiorników kadłubowych, jeden o pojemności 55 litr. znajduje się poza zbiornikiem głównym i podwieszony jest na pasach, natomiast drugi znajduje się z prawej strony pilota, i ustawiony jest na miejscu drugiego siedzenia, pojemność jego wynosi 168 litrów.

Zbiornik opadowy, który wykonany jest również z blach duralowych, podwójnie nitowanych, spoczywa wprost na piramidzie kadłuba. Posiada on nieco zniekształconą (dla zwiększenia pojemności) formę profilu skrzydła i rozciąga się aż do tylnej rozpórki piramidy. Przedłużenie zbiornika tworzy doczep z blachy aluminjowej, który do składania skrzydła kładzie się na zbiorniku. Zbiornik skrzydłowy posiada pojemność 170 litrów. Branie benzyny uskutecznia się w czterech punktach na dnie zbiornika.

W wypadku napełnienia zbiornika, którego wylot znajduje się obok głowy pilota następuje przelew benzyny przez powyższy wylot.

Zbiornik skrzydłowy posiada wskaźnik poziomu benzyny w postaci rurki szklanej z pływakiem, widocznej z kabiny; w wypadku zbicia się rurki na napełnienie kompletne zbiornika (w celu wyłączenia pompy) wskazuje przelew.

Całkowita pojemność zbiorników paliwa wynosi 761 litrów, co pozwala na odbycie przelotu 27-godzinnego.

Smar umieszczony jest w dwu zbiornikach, które znajdują się w przedniej części kabiny, po prawej stronie pilota. Zbiornik dolny, który służy równocześnie jako chłodnica, posiada jedną ze ścian wykonaną z blachy falistej. W wypadku niskiej temperatury, część wystająca poza kadłub zbiornika pokryta jest osłoną wyłożoną wojłokiem.

Dolny zbiornik posiada wskaźnik poziomu w postaci pływaka.

Górny zbiornik, który zawiera rezerwę smaru, łączy się w wypadku obniżenia się pływaka z dolnym i po przepłynięciu odpowiedniej ilości smaru i podniesieniu się pływaka wyłącza dopływ odpowiednim kranem.

Przewody smaru są również przewodami giętkiemi „Superflexit".

Silnik „Gipsy III" zamocowany jest do podstawy elastycznie, co zezwala na doskonałe tłumienie wszelkich drgań.

Osłony silnika wykonane z blachy aluminjowej są bardzo łatwe do demontowania.

Tablica pilota obok normalnie używanych zegarów zaopatrzoną jest w termometr smaru, manometry ciśnienia smaru i benzyny, zegar „Maximall", chyłomierz podłużny i t. d.

Pod tablicą umieszczony jest stoliczek, zaopatrzony w ruchomy i nastawiony notatnik.

Kabina posiada oświetlenie elektryczne z normalnych baterji lampek kieszonkowych.

Oświetlonemi są wskaźniki benzyny, oliwy i deska z instrumentami.

Przez przesuwanie odpowiedniej korbki włącza się baterje, tak iż bez instalacji nowych baterji oświetlenia wystarcza na 12 godzin.

Przed drążkiem pilota, z przodu kadłuba znajduje się siatka na żywność.

Z prawej strony umieszczoną jest instalacja gaśnicowa.

Ponieważ samolot nie posiada stateczníka poziomego regulowanego w locie — wyrównoważenie samolotu odbywa się przez zmianę położenia steru, wychylanego w odpowiednią stronę napięciem sprężyn.

Dodatkowo przewidziane są łatwe do zaczepiania i regulowania amortyzatory, które łączy się do drążka pilota.

W celu ułatwienia pilotowi wsiadania i wysiadania z samolotu górna część kabiny jest odsuwaną.

Drzwiczki samolotu z łatwością jednem pociągnięciem ręki dają się demontować, dla ewentualnego opuszczenia samolotu ze spadochronem.

Z tyłu poza kabiną znajduje się obszerny bagażnik, którego wymiary pozwalają na umieszczenie składanej łodzi gumowej.

Przez pociągnięcie linki otwiera się klapę bagażnika i równocześnie wyciąga odpowiednio zaczepioną łódź.

Samolot posiada okucia kadłuba rozwiązane w sposób umożliwiający zaczepienie pływaków.

Wyważenie płatowca zostało dokonane w sposób zapewniający absolutne bezpieczeństwo lotu.

Normalne wyważenie przypada mniej więcej dla 50% zapasu paliwa w zbiornikach kadłubowych.

Dla samolotu z pełnem obciążeniem środek ciężkości leży w 35% cięciwy średniej, co wyklucza możliwość płaskiego korkociągu, nawet przy umiejętnym manewrze.

Dla samolotu bez paliwa środek ciężkości leży w 21,5%, mimo jednak takiego położenia Ś. C. stery są wystarczające dla bezpiecznego lądowania na 3 punkty.

Mechanizm kompensujący moment steru poziomego jest wystarczającym dla wszystkich rodzajów obciążeń, zapewniając zupełnie niemęczący pilotaż.

Skrzydła samolotu dla ułatwienia hangarowania są składane ku tyłowi. Składanie może być uskutecznione przez 1 osobę załogi.

W celu zabezpieczenia pokrycia samolotu przed wpływami wysokich temperatur, płótno pokrywające skrzydła i kadłub celonowane jest t. zw. „cellonem tropikalnym".

Amortyzacja podwozia systemu oleopneumatycznego P. Z. L.

Charakterystyki samolotu „P.W.S 52"

Rozpiętość	11,524 m.
Długość	7,530 m.
Wysokość	2,390 m.
Silnik Gipsy III	
Waga samolotu pustego z metalowem śmigłem (bez ekwipunku raidowego . .	480 kg.
Maks. pojemność zbiorników benzyny	761 litr.
Maks. pojemność zbiorników smaru	38 „
Maks. teoretyczny zasięg .	4100 km.
Pułap osiągnięty przy zapasie paliwa na 10 godz. lotu	5300 mtr.
Szybkość maksymalna . . .	180 km/g.
Maks. obciążenie powierzchni	60 kg/m^2
Maks obciążenie mocy . .	9,7 kg/KM



J. PUTIATYCZ-SURYNOWA.

KADRA PRZYSZŁOŚCI

W odpowiedzi p. Lewestamowi.

W poprzednim numerze „Lotu Polskiego" p. Jerzy Lewestam w artykule p. t. „Czy mam słuszność?" zwrócił się do młodzieży z gorącym apelem, aby:

...„nie myślała o lotnictwie, jako o martwym, bezdusznym wynalazku, a chciała w niem znaleść coś więcej, coś, co może porwać"... swoją poezją „najromantyczniejszego ze sportów".

Tak... lotnictwo to piękny sport. Prawdziwy lotnik, „z krwi i kości", taki, który kocha swój fach — nie umie bez powietrznych lotów żyć — jak ryba bez wody. Tęskni za „maszyną" na ziemi i śledzi latające w górze samoloty zazdrosnem okiem. Opanowanie wielkiego ptaka i zwycięstwo nad przestworzami sprawia mu władczą radość. Pęd wiatru upaja go, szum silnika jest mu najmilszą muzyką, pokonanie trudności — najmilszem zwycięstwem... Znam takich pilotów, którzy, pracując jako inżynierowie nad konstrukcją płatowców i silników — odrywają się od swych stolików kreślarskich i obliczeń aerodynamicznych i biegną tam, gdzie na wielkiem lotnisku w hangarach czekają na nich przez nich skonstruowane ptaki...

Tak, lotnictwo — to piękna, to „wielka rzecz", jakby powiedział Wyspiański. Trzeba je kochać, żeby dla niego pracować. Wy młodzi, Wy, którzy stanowicie „kadry przyszłości", pracując dla niego — myślcie zawsze o pięknym celu. Przedewszystkiem o celu. Nie zagubiajcie się w teoretycznych dociekaniach i w praktycznych próbach — pamiętajcie zawsze o tem p r z e d e w s z y s t k i e m, że to co tworzycie, ma przed sobą wielki cel — obronę ojczystego gniazda.

Może przyjść chwila, że z tego gniazda wylecą na wsze strony Polski ptaki, które będą go musiały bronić... Może te ptaki będą przez Was konstruowane, lub przez Was pilotowane? Muszą one być silne i zwrotne, odważne i mądre, aby nie dać się pokonać innym, nieprzyjacielskim ptakom, które na nie ławą iść będą.

Przy stolikach pracuje młodzież, nasza kochana „kadra przyszłości". Z jaką myślą pracuje? Może się wypowie?

Chciałabym, aby głównym waszym elementem pracy było szlachetne współzawodnictwo z młodzieżą innych krajów — a szczególnie Niemiec i Rosji. Pamiętajcie, że musimy iść naprzód — bo stać w miejscu — to znaczy cofać się. Musimy iść naprzód, bo wokoło, na Wschodzie i Zachodzie wre praca. Musimy pracować, aby zwyciężyć. Szkoły dadzą wam naukę i fach. Ale to nie wszystko. Zapał twórczy, ukochanie pracy — to są czynniki decydujące. I cel... Jak piękną jest myśl przewodnia konstruktora, który chce zabezpieczyć granice państwa i buduje „niedościgłą" maszynę myśliwską. Jak piękną jest myśl tego, który stara się zabezpieczyć samolot przed pożarem (powinien on widzieć oczami duszy człowieka, którego ocala i tysiące złotych, ocalone dla Skarbu Państwa).

Cel przedewszystkiem, piękny cel powinien Wam przyświecać, kochani nasi chłopcy... Pamiętajcie o tem, że nas starszych, którzy kochamy lotnictwo — jesteście nadzieją i przyszłością. Jacy Wy będziecie — taką będzie Polska przyszłości, Jak Wy będziecie czuć i myśleć — tak będzie myśleć nasz Kraj wtedy, kiedy nas już nie będzie.

Wypowiedzcie się w „Locie". Tak by się chciało usłyszeć głos Waszego serca i myśli o tym „martwym, bezdusznym wynalazku", który jest „najromantyczniejszym z wynalazków".

Piszcie do nas, kochani — czekamy. Piszcie prosto i szczerze — bierzcie za wzór Waszego kolegę z Poznania, p. Jana Gackowskiego, który w Nr. 17 „Lotu" tak mile pisze do Redakcji — Jak najwięcej takich udanych „startów" korespondencyjnych.

Piszcie.

OPOWIADANIA PRAWDZIWE

„Były to dawne, wojenne czasy.

Latały wtedy po świecie stare graty: „Voisin'y, „Moran'y", „Rolandy", „L.V.G." i „Rumpler'y, t. zw. „latające trumny".

Oficer na froncie nie mógł nigdy liczyć na samolot, ani na motor. Jedną rzeczą pewną była tylko jego odwaga.

Ot, leciała taka maszyna na linję frontu.

Rozkaz.

Leciała za las i stawy, ponad białemi dymami okopów nieprzyjacielskich. W chwili najniebezpieczniejszej dla załogi motor zaczynał „nawalać".

„Ter... ter... ter... i znów: „Ter... ter... ter...

Temperatura skacze... Motor grzeje., Co jest? Psiakość... Niema innej rady — trzeba lądować.

A była tam w lesie niedaleko niewielka polana... tuż koło drogi... Siedliśmy na nią. Do motoru. Patrzymy, co jest? A to kula nam przewód do chłodnicy przedziurawiła.

Źle. Nieprzyjaciel blisko.

Naraz słyszymy stukot i chrzęst — piechota wali drogą.

My do nich. Morowe to były chłopaki. Nuż się użalać nad maszyną, którą trzeba będzie oddać nieprzyjacielowi, nuż radzić dopomogli nam setnie. Przyrządów żadnych nie mieliśmy — to się gołemi łapskami reparowało „szlauch" (gumą izolacyjną wziętą od telefonisty), a wody do chłodnicy naleliśmy ze stu manierek tych dzielnych chłopaków.

Potem daliśmy „gazu". Wystartować z takiej małej polanki ciężko było, ale nasz major do pilotażu majster był i jest...

Nad drzewami „górkę" dał i po...oszedł...



Kurs instruktorów modelarstwa lotniczego w Katowicach, prowadzony przez insrtr. W. Woynę.

PISZĄ DO NAS.

Szanowny Panie Redaktorze!

Wczoraj byłam w kinie z koleżankami. Wszystkim nam trzem podobały się bardzo zdjęcia małych modeli szybowców. Nie wiem czy się dobrze wyrażam, chciałam tylko wypowiezieć swoją radość, że te małe, startujące z wody ptaki — tak pięknie wznosiły się w górę z basenu, krążyły długo nad nim i wirowały. Miałyśmy ochotę wszystkie trzy bić brawa tym chłopcom, co je na wodę puszczali, ale dałyśmy spokój, bo i tak by nas nie usłyszeli. Może więc chociaż tą drogą, za pośrednictwem „Lotu Polskiego" dowiedzą się o naszym zachwycie. Nie my jedne cieszyłyśmy się z rezultatów naszego modelarstwa — cała sala głośno wyrażała swój entuzjazm, a porucznik, siedzący za nami (lotnik, bo w żółtej czapce) powiedział:

— Zuchy chłopcy. Jakie to wiraże klasowe robi takie hydro...

Kończąc ten mój list, który zapewne pójdzie do redakcyjnego kosza — przesyłam Szanownemu Panu Redaktorowi wyrazy głębokiego szacunku.

Ala M. (*VI klasa*).

OGÓLNOKRAJOWY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH

W niedzielę dn. 13 września odbył się na lotnisku cywilnem Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających, organizowany przez Zarząd Główny L. O. P. P.

W zawodach wzięli udział zwycięscy wojewódzkich konkursów, które odbyły się na wiosnę b. r. w całym kraju.

Modele podzielonę były na cztery grupy: kadłubowe, belkowe, rekordowe i dowolne.

Do konkursu zgłoszono przeszło 200 modeli różnych typów.

Ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne odłożono konkurs do roku przyszłego.



Fragment z Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających w Warszawie.

PROTOKUŁ

Jury Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających L. O. P. P., spisany w dniu 12 września 1931 r. w sprawie odroczenia III Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających.

Jury w składzie: Przewodniczącego p. dyr. Krasuskiego oraz członków kpt. Halewskiego, inż. Wędrychowskiego, inż. Rychtera, inż. Rupińskiego, red. Osińskiego oraz delegata Zarządu Głównego L. O. P. P. p. Matzke ustaliło co następuje:

Wobec nieodpowiednich warunków atmosferycznych oraz niemożności ustalenia nowego terminu w roku bieżącym ze względu na przewidzianą niepewną pogodę, konkurs przerywa się i odkłada do maja 1932 roku.

Równocześnie Jury postanowiło rozdziele zawodowców od amatorów w ten sposób, że Konkurs dla amatorów odbędzie się w maju lub czerwcu, dla zawodowców — w październiku 1932 r.

Podkreśla się specjalne wyniki grupy p. instr. Piątka z Krakowskiego Kom. Woj. L. O. P. P., który aczkolwiek sam nie brał udziału w konkursie, przygotował w b. poważny sposób swoich uczniów, a mianowicie p. Wojtaszka z wynikiem 72 sek. 315 mtr. i innych. Następnie wyróżniono p. Hejduka z Poznania 34,8 sek. 315 mtr.

Warszawa, dnia 13 września 1931 r.

(—) *Kpt. Halewski* (—) *H. Matzke* (—) *Wędrychowski*
(—) *Inż. Rypiński* (—) *Krasuski* (—, *J. Osiński*



Sanitarka oraz oddział motocyklistów Akad. Aeroklubu Gdańskiego biorące udział w „VIII Tygodniu L. O. P. P." w Gdyni.

Redaktor: *Jerzy Witkowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 19 (54).
15.IX.—30.IX. 1931

Lista zgłoszeń na 4 K. K. S. T.

Samoloty od Nr. 1 do 19 zgłoszono w I-szym terminie
Samoloty od Nr. 20 do 24 zgłoszono w II-gim terminie

Nr.	Znak rejestr.	a) Typ samolotu b) „ silnika	a) Pilot b) Pasażer	Uwagi
		AEROKLUB AKADEMICKI w KRAKOWIE		
1	SP-AFT	a) S-I/III b) Cirrus M. III	a) Krok Tadeusz b) Tyrała Tadeusz	Właściciel: A. A. K.
2	SP-AEM	a) S-I/II b) Cirrus M. III	a) Sido Józef b) Semkowicz Adam	"
3	SP-ACY	a) DKD-V b) Cirrus M. III	a) Działowski Stanisław b) Działowski Mieczysław	"
4	SP-ADM	a) RWD-4 b) Cirrus-Hermes	a) Sołtykowski Jan b) Chruścicki Tadeusz	"
5	SP-AFF	a) PZL-5 b) D. H. Gipsy	a) Chałupnik Wiktor b) Chałupnik Kazimierz	Właściciel: Kom. Kol. L.O.P.P. w Krakowie Zgł.: Chałupnik Wiktor
		AEROKLUB WARSZAWSKI		
6	SP-ACZ	a) S-I b) Cirrus M. III	a) Halewski Tadeusz b) Bereza Władysław	Właściciel: A. A. W.
7	SP-ACE	a) RWD-2 b) Salmson AD-9	a) Pronaszko Mieczysław b) Korbel Władysław	"
8	SP-ADG	a) RWD-2 b) Salmson AD-9	a) Rogalski Stanisław b) Prauss Stanisław	"
9	SP-AEZ	a) RWD-4 b) Cirrus-Hermes	a) Hirszbandt Robert b) Iwanowski Stefan	"
10	SP-AFG	a) PZL-5 b) Cirrus M. III	a) Czyżewski Stefan b) Kulza Józef	"
11	SP-AGH	a) RWD-7 b) AS Genet	a) Drzewiecki Jerzy b) Kocjan Antoni	Właściciel: Sekcja Lotn. Stud. Pol. Warsz.
12	SP-AGJ	a) RWD-5 b) Cirrus-Hermes odwr.	a) Żwirko Franciszek b) Wigura Stanisław	"

Nr.	Znak rejestr.	a) Typ samolotu b) „ silnika	a) Pilot b) Pasażer	Uwagi
		LUBELSKI KLUB LOTNICZY		
13	SP-ADE	a) LKL-2 b) Walter-Vega	a) Żuromski Józef b) Drwal Stanisław	Właściciel: Lubelski Klub Lotniczy
		AEROKLUB LWOWSKI		
14	SP-AEL	a) RWD-4 b) Cirrus-Hermes	a) Massalski Stefan b) May Władysław	Właśc.: Aer. Lwowski
15	SP-AEY	a) RWD-4 b) Cirrus-Hermes	a) Chorzewski Kazimierz b) Szurek Adam	"
		AEROKLUB ŚLĄSKI		
16	SP-AFC	a) RWD-4 b) Cirrus M. III	a) Satel Leonard b) Sopora Edward	Właściciel: Aer. Śląski
		AEROKLUB POZNAŃSKI		
17	SP-AEK	a) RWD-4 b) Cirrus-Hermes	a) Hołodyński Edmund b) Szwencer Eryk	Właściciel: Aeroklub Poznański
18	SP-ADH	a) RWD-2 b) Salmson AD-9	a) Kapuściński Zbigniew b) Man	"
		AEROKLUB AKADEMICKI w KRAKOWIE		
19	SP-AFJ	a) PZL-5 b) D. H. Gipsy	a) Piotrowski Kazimierz b) nie wyznaczony	Właściciel: Kom. Kol. L.O.P.P. w Krakowie Zgłaszający: Piotrowski Kazimierz.
		AEROKLUB WILEŃSKI		
20	SP-AEH	a) MN-5 b) A. S. Genet	a) Zakrzewski Bronisław b) Snacki Władysław	Właśc. i zgł.: Aeroklub Wileński
21	SP-ADJ	a) RWD-2 b) Salmson AD-9	a) Nielubszyc Grzegorz b) Giedroyć Wiktor	"
		AEROKLUB POZNAŃSKI		
22	SP-AED	a) Moryson II b) A. S. Genet	a) Jurek Wacław b) Moryson Józef	Właściciel i zgłaszający Kom. Woj. LOPP Poznań
		AEROKLUB ŚLĄSKI		
23	SP-AFL	a) PZL-5 b) D. H. Gipsy	a) Kowalczyk Eugenjusz b) Gawron Jan	Właściciel i zgłaszający Aeroklub Śląski
		KLUB LOTNICZY P. W. S.		
24	SP-ADB	a) PWS-50 b) Cirrus M. III	a) Stefaniuk Kazimierz b) Drozdowski Tadeusz	Właściciel i zgłaszający Klub Lotn. P. W. S.

Warszawa, dnia 30 września 1931 r.
L. dz. 2159/31.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 52.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. LUBELSKI.

Kurs dla instruktorów powiatowych lotnictwa i O. P. L. Staraniem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie w dniach od 18-go do 30-go sierpnia r. b. odbył się w Lublinie kurs lotnictwa i O. P. L. dla ininstruktorów powiatowych.

Na kurs przybyli kandydaci z terenu całego Województwa Lubelskiego pilnie uczęszczając na wykłady i biorąc udział w ćwiczeniach. Jako wykładowcy wzięli udział w kursie PP. Mjr. dypl. S. Kempski, por. dypl. Słomowski, por. Perliński, insp. Rudnicki oraz dyr. Radomski który jednocześnie był kierownikiem kursu. W niedzielę dnia 30-go sierpnia r. b. odbyło się uroczyste rozdanie świadectw w obecności Członków Zarządu Komitetu z v. prezesem Dr. St. Bryłą na czele który w przemówieniu do słuchaczy podkreślił wagę ich pracy która oczekuje wykonania oraz złożył instruktorom serdeczne życzenia jak najbardziej owocnej pracy dla Państwa i L. O. P. P.

Imieniem wykładowców przemawiał p. mjr. dypl. Kempski poczem w imieniu kończących kurs słuchaczów odpowiadał p. kpt. Stępkowski.

Na otwarciu kursu obecny był Prezes Komitetu p. Wojewoda Świdziński, który w przemówieniu swem wzywał słuchaczy do wytężonej pracy, celem której jest umocnienie podstaw obronnych Państwa.

Po zakończeniu kursu zwiedzono fabrykę E. Plage i T. Laśkiewicz, poczem odbyła się wspólna fotografja.

Kurs obrony przeciwgazowej w Kraśniku. Staraniem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie oraz Koła Miejscowego w Kraśniku, które pod przewodnictwem p. Drowej Gosztowtowej wykazuje ożywioną działalność odbył się kurs obrony przeciwgazowej dla instruktorów II kategorji. Kurs prowadził insp. Rudnicki. Kurs wywołał duże zainteresowanie się społeczeństwa miejscowego zagadnieniami obrony przeciwgazowej, czego dowodem był liczny udział słuchaczy ze sfer miejscowej inteligencji.

Po zakończeniu kursu w czasie którego przemawiali PP. Laszkiewicz imieniem Zarządu Koła oraz PP. dyr. Radomski i insp. Rudnicki imieniem LOPP. odbyła się wspólna fotografja.

Impreza L. O. P. P. w Nałęczowie. Zwyczajem lat ubiegłych Koło Miejscowe L.O.P.P. w Nałęczowie, któremu przewodniczy P. dyr. B. Piórowa przy pomocy Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. zorganizowało w Nałęczowie imprezę propagandowo-dochodową z której czysty zysk przeznaczony został na zakup sprzętu obrony przeciwgazowej dla Koła Nałęczowskiego.

Na całość imprezy złożyło się przedstawienie kinematograficzne w sali remizy strażackiej, oraz dancing-bridge w sali Zakładu Zdrojowego.

Mimo niesprzyjającej pogody całość imprezy wypadła bardzo dobrze, a to dzięki poparciu przedewszystkiem Dyrekcji Zakładu w osoboch dyr. Kożuchowskiego i p. Sławińskiego oraz miejscowego społeczeństwa.

Szczególnie dużą pomoc okazały łaskawie PP. Ordzina, Gąsowska i inne które nie szczędziły starań aby całość wypadła możliwie najlepiej.

Propagandowa Ekspedycja Samochodowa. Propagandowa Ekspedycja Samochodowa Komitetu Woj. L. O. P. P. w Lublinie tak jak i w roku ubiegłym objeżdża w dalszym ciągu teren województwa Lubelskiego urządzając przedstawienia kinematograficzne z wyświetleniem filmów propagandowych, które to przedstawienia są każdorazowo poprzedzane odpowiedniemi przemówieniami.

Ekspedycja ostatnio bawiła na terenie powiatu Siedleckiego, obecnie zaś w dalszym ciągu objeżdżając Podlasie wyruszy na teren powiatu konstantynowskiego.

Przybycie ekspedycji jest zawsze oczekiwane z niecierpliwością, a imprezy cieszą się dużem powodzeniem.

KOMITET ŚLĄSKI

Zakończenie kursu instruktorskiego modelarstwa lotniczego w Katowicach. W dniu 1.9.1931 r. odbyło się uroczyste zakończenie pierwszego kursu instruktorskiego modelarstwa lotniczego uruchomionego staraniem prezesa Wojew. Sekcji Kol. L. O. P. P. Oddział Mechaniczny w Katowicach.

Zakończenie zaszczycili swoją obecnością między innymi przedstawiciele D. O. K. P. Katowice oraz Województwa Śląskiego w osobach: p. Żmurki wicedyrektora D. O. K. P. w zastępstwie bawiącego na urlopie p. dyrektora D. O. K. P. inż. Niebieszczańskiego, p. inż. Misiewicza naczelnika wydziału mechanicznego, p. Roli - Sadkowskiego zastępcy sekretarza Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego i innych.

Obecnych powitał naczelnik oddz. mechanicznego p. inż. Stolarczyk w imieniu zarządu Powiatowej Sekcji Kolejowej L. O. P. P. streszczając równocześnie całokształt organizacji modelarni oraz cel kursu instruktorskiego. Następnie wygłosili przemówienia — wicedyrektor D. O. K. P. p. Żmurko, dając wyraz radości, że kurs ten chociaż trwał tak krótko dał poważne rezultaty, oraz życzył absolwentom kursu dalszej pomyślnej pracy, któraby się przyczyniła do propagowania lotnictwa na terenie Województwa Śl. jak i również wyraził podziękowanie p. inż. Stolarczykowi jako prezesowi Pow. Sekcji Kol. L. O. P. P. za doprowadzenie do uruchomienia pierwszej kolej. modelarni lotniczej. P. Wojciech Wojna pilot i wykładowca ukończonego kursu podkreślił szczególną pilność wszystkich pracowników, biorących udział w kursie i nakreślił dalsze ich zadanie. W imieniu Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego przemawiał p. Rola-Sadkowski, który między innymi zaznaczył, że p. wojewoda dr. Grażyński jako prezes Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. zawsze kładł nacisk na znaczenie kursów modelarstwa lotniczego dla rozwoju rodzimego lotnictwa, a spoglądając na działalność pracowników kolejowych w realizacji programu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zalicza ich do najgorliwszych propagatorów idei L. O. P. P.

Kurs instruktorski ukończyło 30 pracowników kolejowych i wszyscy otrzymali świadectwa.

Organizując powyższy kurs przy oddz. mechanicznym w Katowicach miała Wojewódzka Sekcja Kol. L. O. P. P. na celu odpowiednie wyszkolenie personelu instruktorskiego, któryby następnie w mających być otwartych dalszych modelarniach lotniczych prowadził pracę, szerząc w ten sposób zamiłowanie i zainteresowanie dla lotnictwa wśród pracowników kolejowych.

KOM. WOJ. w TORUNIU.

Wyniki woj. kon. modeli latających. Stosownie do zapowiedzi, wojewódzki konkurs modeli latających odbył się w Toruniu w dniu 5 września br. o godz. 15-ej w hali balonowej przy ul. Gen. Bema. Do konkursu stanęło 22 zawodników reprezentujących: Brodnicę, Chojnice, Chełmno, Gdynię, Grudziądz, Kościerzynę, Trzew, Toruń i Wejherowo. Wśród zawodników zwracała uwagę grupa kolejarzy z Tczewa — reszta — to młodzież zakładów naukowych.

Startowało 30 modeli w 4-ch grupach.

Prenumerujcie i rozpowszechniajcie dwutygodnik „Lot Polski"

Warunki prenumeraty:

roczna **18 zł.**, półrocznie **9 zł.**, kwartalnie **4.50 gr.**

Warszawa, Długa 50, tel. 311-48. Konto czekowe P. K. O. 7860.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

Warszawa, Mokotów-Lotnisko

Telefony: Dyrekcji 8.48-24. Biuro Zakupów 8.50-25.

Adres telegraficzny: „PEZETEL".

KONTO CZEKOWE: w B-ku Gospodarstwa Kraj. 1542, w P.K.O. Warszawa Nr. 39603.

Dział lotniczy

Płatowce konstrukcji mieszanej i całkowicie metalowej do celów wojskowych, komunikacyjnych, sportu i turystyki — części składowe i zespoły do takowych.

Dział ogólny

481

Ślizgowce — utensylja sportowe — obręcze rowerowe i motocyklowe.

Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej

Compagnie Internationale de Navigation Aérienne



W r. 1930 samoloty Towarzystwa przeleciały:

2,205.000 kilometrów.

WARSZAWA

UL. TOPOLOWA	LOTNISKO CYWILNE
Tel. 858-13 i 810-81	Adr. tel.: C. I. D. N. A.

188

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej podaje do wiadomości społeczeństwa, że wkrótce ukażą się na rynku **GILZY PAPIEROSOWE** pod nazwą **„IKAR"** opodatkowane na rzecz L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. pobiera od sprzedanych gilz **„IKAR"** stałą opłatę na cele przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, zaopatrując każde pudełko banderolką L. O. P. P.

Każdy zatem kupując gilzy **„IKAR"** popiera wzniosłe cele L. O. P. P. przyczyniając się bezpośrednio do utrwalenia siły i bezpieczeństwa Państwa.

Zarząd Główny L. O. P. P.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska 138. Tel. 547-60.

Rozkład lotów

Ważny od 16 września 1931 r. do 31 marca 1932 r.

Samoloty kursują		KIERUNEK	Samoloty kursują	
w poniedz. środy piątki	we wtorki czwartki soboty		w poniedz środy piątki	we wtorki czwartki soboty
	9.15 o.	Warszawa	p. 12.25	
	11.05 p.	Bydgoszcz	o. 10.35	
	11.25 o.	Bydgoszcz	p. 10.15	
	12.40 p.	Gdańsk	o. 9.00	
	9.00 o.	Warszawa	p. 11.10	
	11.10 p.	Poznań	o. 9.00	
	9.30 o.	Warszawa	p. 10.30	
	11.30 p.	Katowice	o. 8.30	
8.30 o.		Warszawa		p. 15.00
10.20 p.		Kraków		o. 13.10
10.40 o.		Kraków		p. 12.50
11.20 p.		Katowice		o. 12.10
11.50 o.		Katowice		p. 11.40
13.35 p.		Brno		o. 9.55
14 00 o.		Brno		p. 9.30
15.00 p.		Wiedeń		o. 8.30
	8.45 o.	Warszawa	p. 11.15	
	11.15 p.	Lwów	o. 8.45	
8.30 o.		Lwów		p. 15.00
*11.00 p.		Czerniowce		o. 14.30*
*11.30 o.		Czerniowce		p. 14.00*
*14.10 p.		Galacz		o. 11.20*
*14.40 o.		Galacz		p. 10.50*
*16.00 p.		Bukareszt		o. 9 30*
	* 7.15 o.	Bukareszt	p. 15.15*	
	* 9.25 p.	Sofja	o. 13.05*	
	*10.10 o.	Sofja	p. 12.20*	
	*12.00 p.	Saloniki	o. 10.30*	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot,
p. przylot,
* czas wschodnio-europejski.

UWAGI: W Rumunji czas wschodnio-europejski zostaje wprowadzony z dniem 1 października; do tej daty obowiązuje czas środkowo - europejski. Linja Bukareszt — Sofja — Saloniki będzie obsługiwana tylko do 30 września 1931 roku. Wznowienie ruchu na tej linji nastąpi z wiosną 1932 r.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.